

Von der deutschen Flugscheibe zum Nazi-UFO

Gerhard Wiechmann

Von der deutschen Flugscheibe zum Nazi-UFO

Metamorphosen eines medialen Phantoms 1950–2020



BRILL
SCHÖNINGH

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk sowie einzelne Teile desselben sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen ist ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlags nicht zulässig.

© 2022 Brill Schöningh, Wollmarktstraße 115, D-33098 Paderborn, ein Imprint der Brill-Gruppe (Koninklijke Brill NV, Leiden, Niederlande; Brill USA Inc., Boston MA, USA; Brill Asia Pte Ltd, Singapore; Brill Deutschland GmbH, Paderborn, Deutschland; Brill Österreich GmbH, Wien, Österreich)
Koninklijke Brill NV umfasst die Imprints Brill, Brill Nijhoff, Brill Hotei, Brill Schöningh, Brill Fink, Brill mentis, Vandenhoeck & Ruprecht, Böhlau, Verlag Antike und V&R unipress.

www.schoeningh.de

Einbandgestaltung: Nora Krull, Hamburg, unter Verwendung einer zeitgen. Illustration
Herstellung: Brill Deutschland GmbH, Paderborn

ISBN 978-3-506-78742-2 (hardback)
ISBN 978-3-657-78742-5 (e-book)

Sie denken die Deutschen haben es 1940 hergestellt und das Geheimnis verloren?
Fragen Sie sie, fragen Sie [Wernher] von Braun.

Professor Quatermass¹

In den ersten Jahren nach dem Krieg, als noch keine wirklich authentischen Dokumente über die Geheimwaffenentwicklungen des 3. Reiches verfügbar waren, hatten Aufschneider, Fantasten und verkrachte Erfinder herrliche Zeiten, denn jede, auch die unmöglichste Story, wurde begierig »geschluckt«. Nur so ist es zu erklären, dass zahlreiche Meldungen, wie die über die ominösen Flugkreisel, kritiklos veröffentlicht und ebenso bereitwillig von vielen auch geglaubt wurden.²

Hans-Justus Meier

Wir stellen fest, dass die Medien im Allgemeinen, und insbesondere das Fernsehen, das UFO-Phänomen äußerst unverantwortlich behandelt haben.³

Donald H. Menzel / Ernest H. Taves

¹ »You think the Germans made it in 1940 and lost the secret? Ask them, ask von Braun«; Professor Quatermass zu Colonel Breen in der britischen Science Fiction-Serie »Quatermass and the Pit« (TV-GB 1957/59, Regie: Rudolph Cartier). Als 1957 im Londoner Untergrund ein eigenartiges technisches Objekt gefunden wird, hält Breen es für eine bislang nicht bekannte deutsche »V«-Waffe aus dem Zweiten Weltkrieg. Tatsächlich ist es, wie Quatermass bereits vermutete, ein marsianisches Raumschiff, das vor fünf Millionen Jahren auf der Erde landete. Quatermass verweist auf Wernher von Braun, da der deutsche Raketeningenieur von einer derartigen »Wunderwaffe« Kenntnis haben müsste.

² O.V. [D.i. Meier, Hans Justus]: Deutsche Flugkreisel. Gab's die? In: LUFTFAHRT international, Nr. 9, Mai/Juni 1975, S. 1361–1371, hier S. 1368.

³ »We submit that the media in general, and television in particular, have been, in their relations to the UFO question, enormously irresponsible«; Menzel, Donald, H./Taves, Ernest H.: The UFO enigma. The Definitive Explanation of the UFO Phenomenon, Garden City, New York 1977, S. 186.

Inhalt

Vorwort	IX
1. Einleitung: Anfänge	1
1.1 1947: Hitlers »Antarktis-U-Boote« und die »Mond-Nazis«	10
1.2 Juni 1947: Die UFO-Sichtung des Kenneth Arnold	18
1.3 Januar 1950: »The Flying Saucers Are Real« von Major Keyhoe	21
1.4 März 1950: Die Erfindung der deutschen Flugscheiben in Italien	26
2. Deutsche Flugkreisel und Flugscheiben in der Presse 1950–1954	31
2.1 1950: Die Geburt einer Legende: »Il Giornale d'Italia« und die deutsche Presse	31
2.2 1952: »France Soir« und Dr. Richard Miethe	46
2.3 1953: Die »Hamburger Morgenpost« und ihr Zeitzeuge »Oberingenieur Klein«	54
3. Von <i>fiction</i> zu <i>facts</i>: Die Entwicklung der Flugscheibenlegende 1956–1970	83
3.1 Nachwirkungen der Presseberichterstattung: »Hobby. Das Magazin der Technik«	83
3.2 Exkurs: Eine »europäische« Flugscheibe mit deutschen Wurzeln im Science Fiction-Roman »Unternehmen Diskus«	90
3.3 Die deutschen Luftfahrtfachzeitschriften und die Flugscheiben	93
3.4 Die Flugscheibenlegende wird offiziell: Lusars »Geheimwaffen« und das militärtechnische Taschenbuch der Bundeswehr	104
4. Metamorphose: Von der Flugscheibe der 1950er Jahre zum »Nazi-UFO« des neuen Jahrtausends	125
4.1 Die Stunde der Scharlatane: Andreas Epp und seine Adepten	125
4.2 Exkurs: Ernst Zündels »UFOs. Nazi Secret Weapon?« als Startschuss in den esoterischen Neonazismus	137
4.3 Erinnerungen an die Wirklichkeit: Die aerodynamisch-technischen Analysen von Hans Justus Meier	145
5. Zum Schluss: Von »Rocket Ship Galileo« (1947) zu »Iron Sky: Renate und die Mondnazis« (2019) – ein Geschäftsmodell	155
Quellen- und Literaturverzeichnis	159
Personenregister	171

Vorwort

Die jüngste mediale Aufmerksamkeitswelle im Juni 2021 bezeugte, dass das Thema UFOs keineswegs passé ist. Im Dezember 2020 hatte US-Präsident Donald Trump am Ende seiner Amtszeit die Nachrichtendienste angewiesen, innerhalb von 180 Tagen ihren Kenntnisstand über UFOs offen zu legen. Dies geschah am 25. Juni 2021, als der Director of National Intelligence (DNI), eine Koordinationsstelle der zahlreichen zivilen und militärischen US-Nachrichtendienste, den geforderten Bericht als »Preliminary Assessment: Unidentified Aerial Phenomena« vorlegte. Das Ergebnis war ernüchternd. Wie schon im Condon-Report der University of Colorado von 1969 gibt es keinerlei Beweis für die Annahme, dass UFOs außerirdische Raumschiffe sind. Während aber der Condon-Report vor rund 50 Jahren dazu führte, dass die amerikanische Luftwaffe nach zwei Jahrzehnten ihre UFO-Untersuchungen einstellte, dient der neue Bericht offensichtlich dazu, finanzielle Mittel zur Erforschung des globalen Luftraums zu generieren.¹

Das UFO-Thema oder UFO-Phänomen hatte und hat seine Konjunkturen.² Allerdings sind die jeweiligen langfristigen Bedingungen des zeithistorischen Kontextes und die konkret auslösenden Faktoren dieser Hochphasen medialer Präsenz schwer zu erfassen. Lassen sich Krisenlagen, kollektive Ängste oder Hoffnungen dingfest machen, die in UFO-Sichtungen und UFO-Narrativen ihren bildhaften Ausdruck finden? Oder werden solche Hochphasen durch Themensetzungen in den Massenmedien ausgelöst und entwickeln ihre eigene Dynamik?

Solche Fragestellungen haben in den letzten Jahren an kulturwissenschaftlicher und gesellschaftspolitischer Relevanz gewonnen. »Fake news« – »gefälschte Neuigkeiten«, also auf Deutsch schlicht Fälschungen –, »alternative Fakten«, Verschwörungsnarrative und Informationsblasen florieren vorzugsweise in den digitalen Medien. Aber nicht nur dort, und die in diesem Buch erzählte Geschichte ist eine über »fake news« im analogen Zeitalter.

Das »Nazi-UFO« ist ein Mythos. Es ist bizarres Nebenprodukt der ersten UFO-Sichtungswelle von 1947 bis Mitte der 1950er Jahre. Es wurde erst spät von Historikern zur Kenntnis genommen, so von Richard J. Evans. Er wies zu Recht darauf hin, dass die Hypothese dieser »Flugmaschine« auch aufgrund existierender deutscher Hochtechnologie bis hin zum Nurflügel-Strahljäger Gotha »Go 229« (Horten »H IX«) entstehen

-
- 1 Seidl, Claudius: Die Ufos sind über uns. Aber wer sitzt am Steuer? Das Pentagon legt bald seinen Bericht über unidentifizierte Flugobjekte vor. Die Sache bleibt rätselhaft, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 8. Juni 2021, S. 11. Gradwohl, Uwe/Kölb, Ralf: Der UFO-Bericht der US-Geheimdienste; www.swr.de v. 28.06.2021; Zugriff v. 09.09.2021. Gillmor, Daniel S./Condon, Dr. Edward U. (Hg.): Final Report of the Scientific Study of Unidentified Flying Objects, New York 1969.
 - 2 Mayer, Gerhard: UFOs in den Massenmedien – Anatomie einer Thematisierung, in: Schetsche, Michael/Engelbrecht, Martin (Hg.): Von Menschheit und Außerirdischen. Transterrestrische Begegnungen im Spiegel der Kulturwissenschaft, Bielefeld 2008.

konnte, kombiniert mit aberwitzigen »Theorien« über Hitlers Flucht ins antarktische Neuschwabenland.³

Die Geschichte dieser Flugscheiben oder Flugkreisel, so die schlichte ursprüngliche Bezeichnung des »Nazi-UFO« seit 1950, verspricht Erkenntnisgewinn zum aktuellen Geschehen. Wie können die Entstehung eines medialen Phantoms, eines populären Mythos im Grenzgebiet zwischen *fact* und *fiction* in einer Zeit verfolgt werden, als Medien noch völlig analog waren? Vielleicht lassen sich Akteure und Kommunikationswege dort einfacher aufspüren als im Zeitalter digitaler Kommunikation. Eines ist sicher: Die endgültige Etablierung des »Nazi-UFOs« fand tief im analogen Zeitalter statt und wirkte langfristig nach: Am 6. Dezember 2004 meldete Deutschlands auflagenstärkste Tageszeitung auf Seite 1: »Hitler ließ UFOs bauen.«⁴ Doch steht das »U« in UFO nicht für »unbekannt«?

Auf einige Publikationen zum Thema sei noch ausdrücklich verwiesen, weil sie Aspekte beleuchten, die im Folgenden nur am Rande berücksichtigt werden: Die esoterischen Aspekte des Themas wurden von Nicholas Goodrick-Clarke⁵ und Julian Strube⁶ bereits eingehend untersucht. Zur Frage der Überschneidungen zwischen der Flugscheibenlegende und Science Fiction sei auf das von Hermann Ritter u.a. herausgegebene Werk verwiesen.⁷

Der Verfasser bedankt sich insbesondere bei Dr. Ralf Bülow, Berlin, für zahlreiche Hinweise zur experimentellen Flugscheibentechnik und Werken zur UFO-Thematik, sowie Herrn Siegfried Fricke (†), Hannover, der seine Fotos der Flugscheibenmodelle, die er in den 1990er Jahren für die Aufsätze des Bremer Luftfahrtarchivars Hans Justus Meier (1912–2003) zu deutschen Flugscheiben/Flugkreiseln anfertigte, zur Verfügung stellte.

Weiterhin sei gedankt Uwe Jürgensen, Stadtarchiv Bremerhaven, Frau Viol, Stadtarchiv Stade, Frau Laalej, Verein Deutscher Ingenieure (VDI) Düsseldorf, Christopher Kast, Stadtarchiv Rosenheim, Martin Fraunheim, Hagen a. TW, Joachim Restorff, »stern«-Redaktion, Hamburg, Thomas Köhler, M.A., Archiv Historisch-Technisches Museum Peenemünde (HTM) Peenemünde, Dr. Robert Betzl, Rosenheim, Jascha Roth und Claudia Bianchi, »Tages-Anzeiger« (Zürich), Birgit Kmezik, Politisches Archiv des Auswärtigen

3 Richard J. Evans: *The Hitler conspiracies. The Third Reich and the Paranoid Imagination*, London 2020, S. 202. Die deutsche Übersetzung »Das Dritte Reich und seine Verschwörungstheorien. Wer sie in die Welt gesetzt hat und wem sie nützen – Von den »Protokollen der Weisen von Zion« bis zu Hitlers Flucht aus dem Bunker« erschien im Oktober 2021 bei DVA.

4 O.V.: Hitler ließ heimlich UFOs bauen, in: *Bild-Zeitung* v. 6. Dezember 2004, S. 1. Peter Michalski: Hitlers geheime UFO-Pläne. So wollte er im letzten Moment noch den Krieg gewinnen; ebd., S. 5.

5 Nicholas Goodrick-Clarke, *Nicholas: Im Schatten der Schwarzen Sonne. Arische Kulte, esoterischer Nationalsozialismus und die Politik der Abgrenzung*, Wiesbaden 2009.

6 Julian Strube: *VRIL. Eine okkulte Urkraft in Theosophie und esoterischem Neonazismus*, München 2013.

7 Ritter, Hermann/Rüster, Johannes/Spreen, Dierk/Haitel, Michael (Hg.): *Heute die Welt – morgen das Universum. Rechtsextremismus in der deutschen Gegenwarts-Science-Fiction. Science Fiction und rechte Populärkultur*, Murnau am Staffelsee 2016.

Amts (PAAA), Berlin, Dr. Thomas Menzel, Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA), Freiburg i. Br., Christiane Botzet, BA-MA, Jens Wehner, M.A., Militärhistorisches Museum der Bundeswehr, Dresden, Prof. (em.) Dr. Rainer Eisfeld, Osnabrück und Prof. Dr. Johannes Weyer, Technische Universität (TU) Dortmund.

Ein ganz besonderer Dank gilt Prof. Dr.-Ing. Ewald Krämer, Institut für Aerodynamik und Gasdynamik, Universität Stuttgart, sowie Dr.-Ing. Martin Hepperle, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Institute of Aerodynamics and Flow Technology, Braunschweig, für ihre Stellungnahmen zu den aerodynamisch-technischen Ausführungen der Aufsätze von Hans Justus Meier.

Gerhard Wiechmann, Oldenburg (Oldb), September 2021

1

Einleitung: Anfänge

Mitte Juni 2018 rauschten erstaunliche Meldungen durch den digitalen Blätterwald. Mit reißerischen Schlagzeilen wie »Ein fiktives Nazi-Ufo für die Kleinen«, so die »Frankfurter Allgemeine Zeitung« (FAZ), »Fiktives Nazi-UFO fürs Kinderzimmer«, so der »Norddeutsche Rundfunk« (NDR) oder »Modellhersteller Revell bietet Nazi-Ufo für Kinder an und erntet Shitstorm«, so die »Hamburger Morgenpost«, wurde scheinbar auf einen Skandal aufmerksam gemacht, der sich bei näherer Betrachtung als die unrichtige Beschriftung eines Plastikmodellbausatzes der in Bünde/Westfalen ansässigen Firma Revell entpuppte.¹

Im Nachhinein konstatierte das »Westfalen-Blatt« ernüchtert ein »großes Medienecho«, das allerdings so schnell verhallte wie es gekommen war.²

Die seit den 1950er Jahren bestehende Firma Revell, ursprünglich ein US-amerikanisches Unternehmen, war zumindest für Kinder und Jugendliche in den 1960er/70er Jahren keine Unbekannte.³ Sie hatte wohl Anfang Juni 2018 einen Bausatz auf den Markt gebracht, der aus dem herkömmlichen Sortiment von Flugzeug-, Schiffs- und Automodellen heraus stach: »Flying Saucer Haunebu II«. Der recht hohe Preis von 49,90 Euro ließ allerdings darauf schließen, dass der Bausatz kaum für Kinder gedacht sein konnte. Tatsächlich wies Revell darauf hin, dass »Haunebu II« den Schwierigkeitsgrad Level 4 besitzt – also für Modellbauer, die eine gewisse Erfahrung im Modellbau besitzen.

Nun dürfte zwar deutschen Journalisten bekannt sein, was eine Fliegende Untertasse (englisch: flying saucer) ist oder sein soll, aber wohl kaum, was sich hinter dem Terminus »Haunebu« verbirgt. Der Begriff stammt aus dem Altägyptischen und bezeichnete je nach Interpretation »Barbaren«, Mittelmeerinselnbewohner oder allgemein Fremde, also Personen, die nicht der Herrschaft der Pharaonen unterstanden. Der deutsche Pastor Jürgen Spanuth interpretierte den Begriff als »germanische« Seevölker, die um 1200

1 O.V.: Skandal im Kinderzimmer. Modellhersteller Revell bietet Nazi-Ufo für Kinder an und erntet Shitstorm; www.mopo.de/news; Zugriff vom 18.06.2018. O.V.: Ein fiktives Nazi-Ufo für die Kleinen, in: www.faz.net; Zugriff v. 17.06.2018. O.V.: Modellbauhersteller Revell in der Kritik: Nazi-Ufos fürs Kinderzimmer, www.ndr.de/nachrichten; Zugriff v. 18.06.2018, jetzt unter www.presseportal.de; Zugriff v. 21.01.2021.

2 Revells Plastik Ufo ist wieder erhältlich, in: Westfalen-Blatt v. 22.02.2019; www.westfalenblatt.de; Zugriff v. 13.12.2020.

3 Vgl. Taubert, Ulli/Berse, Andreas A.: Die Revell-Story. Bauanleitung zum Erfolg, Bielefeld 2018.



Abb. 1 Schachtel-Dekor des von der Firma Revell seit 2018 vertriebenen Untertassen Modells »Haunebu«. Grafik: © Egbert K. L. Friedl mit freundlicher Genehmigung des Künstlers.

v. Chr. in Ägypten einfielen, obwohl bis in die Gegenwart die Herkunft der Invasoren ungeklärt ist.⁴

Die Verpackungssillustration des Grafikdesigners Egbert Friedl scheint auf den ersten Blick eine Luftkriegsszene aus dem Zweiten Weltkrieg wiederzugeben (Abb. 1). Eine mit Maschinengewehren bestückte Fliegende Untertasse mit dem Balkenkreuz als Hoheitsabzeichen der Deutschen Luftwaffe hat offensichtlich einen US-amerikanischen Bomber in Brand geschossen. Dieser stellt sich jedoch bei näherem Hinsehen als eine Convair »B-36« heraus – ein Flugzeug, das erst 1948 in der nunmehrigen US Air Force eingeführt wurde, als es die 1945 untergegangene Deutsche Luftwaffe schon nicht mehr gab. Die Szenerie auf der Schachtel ist also in jeder Hinsicht fiktiv.

Ufologen aller Couleur dürften anhand der Darstellung sofort bemerken, dass das »Nazi-UFO« eine auffällige Ähnlichkeit mit der ikonischen Darstellung Fliegender

4 Vgl. Bontty, Mónica M.: The Haunebu, in: Göttinger Miscellen 145 (1995), S. 45–58. Pastor Spanuth, Jürgen: Die grosse Wanderung, in: Die Karawane, H. 1, 8. Jg. 1967, S. 5–69, hier S. 37f.; www.karawane.de, Zugriff v. 23.12.2020. Spanuth (1907–1998) vertrat offensiv die These, dass die Insel Helgoland mit Atlantis identisch sei; vgl. Strube, Julian: VRIL. Eine okkulte Urkraft in Theosophie und esoterischem Neonazismus, München 2013, S. 166.



Abb. 2
 Das Adamski-UFO, in: Gray Barker:
 Das Buch über Adamski, Ventla-Verlag
 Wiesbaden 1967, S. 168.

Untertassen schlechthin besitzt: dem seit 1953 notorischen »Adamski«-UFO (Abb. 2) des selbsternannten Professors George Adamski (1891–1965).⁵

Aufmerksame Zeitgenossen identifizierten Adamskis angebliches Venus-Raumschiff offenbar bereits in den 1960er Jahren als die präparierte Abdeckhaube einer handelsüblichen Petroleumlaterne, wie sie von dem bekannten Versandhaus Sears, Roebuck & Co.

⁵ Zu Adamski vgl. Eintrag: ADAMSKI, George, in: Melton, J. Gordon: Biographical dictionary of American cult and sect leaders, New York/London 1986, S. 2–4, sowie Eintrag: ADAMSKI, GEORGE, in: Sachs, Margaret: The UFO Encyclopedia, New York 1980, S. 2.



Abb. 3
Buch zur Fernsehserie »Invasion von der Wega«, München 1970.

vertrieben wurde.⁶ Zudem weist die »Haunebu II« von Revell Ähnlichkeiten mit dem UFO aus der US-amerikanischen Fernsehserie »Invasion von der Wega« (The Invaders) auf, die 1970/71 auch im ZDF ausgestrahlt wurde und als klassische Vertreterin der paranoiden Idee einer heimlichen Unterwanderung der Menschheit durch Außerirdische gilt (Abb. 3).⁷

6 Greenhaigh, Ian: If it walks like a duck and quacks like a duck ... www.veteranstoday.com; Zugriff v. 21.09.2018.

7 »The Invaders« wurde 1967/68 in 43 Episoden produziert, von denen nur 20 deutsch synchronisiert wurden. Der deutsche Synchrontitel ist irreführend, da das Sonnensystem der Wega in der Handlung nicht vorkommt. Nach Nicholls und Fulton war die Serie Ausdruck reinster Paranoia. Zumindest eine Episode erschien als Schneider-Filmbuch von Pearl, Jack: Invasion von der Wega. Todesstrahlen aus dem Weltall, München/Wien 1970. Das Cover zeigt den Protagonisten David Vincent, verfolgt durch das UFO. Vgl. Eintrag »Invaders, The«, in: Nicholls, Peter (Hg.): The encyclopedia of Science Fiction. An illustrated A

Zu einer Begegnung der »B-36« und der Fliegenden Untertasse à la Adamski kam es also nur in der Phantasie des Illustrators Friedl. Insofern irritieren auch die Schlagzeilen von FAZ und NDR: Wenn das Revell-Modell ein fiktives »Nazi-UFO« ist – was ist dann ein reales?

Die digitalen Schlagzeilen – zumindest die FAZ-Druckausgabe übernahm die Meldung nicht – führten prompt zu einer geisteswissenschaftlichen Reaktion. Der Dortmunder Politikwissenschaftler Dierk Borstel forderte von Revell eine Rücknahme des Bausatzes. »Angebote, die rechtsextreme Legenden positiv umschreiben oder indirekt auf einschlägige Verschwörungstheorien hinlenken«, sollten nicht im Sortiment sein.⁸ Die Bundesgeschäftsführerin des Deutschen Kinderschutzbundes Cordula Lasner-Tietze lehnte in diesem Zusammenhang grundsätzlich Spielzeug ab, das zu einer Ideologisierung führe.⁹ Schließlich wurden noch Dresdner Militärgeschichtler der Bundeswehr in den »Fall« involviert, woraufhin Revell Stellung bezog:

Grundsätzlich geben wir dem Militärgeschichtlichen Museum [Der Bundeswehr in Dresden, d. Verf.] recht, es handelt sich tatsächlich um ein legendenumwobenes, außergewöhnliches Fluggerät, dessen Existenz und Umsetzbarkeit nicht beweisbar ist. Unser Verpackungstext bringt dies nicht adäquat zum Ausdruck.¹⁰

Immerhin entschuldigte sich Revell und kündigte an, den Bausatz-Text »so weit wie möglich« zu korrigieren und distanzierte sich »grundsätzlich und ganz ausdrücklich« von jeder Art der Kriegsverherrlichung und dem Nationalsozialismus.¹¹ Revells Stellungnahme ist bemerkenswert. Denn sie konstatiert, dass Existenz und Realisierbarkeit des »Fluggeräts« nicht beweisbar seien. Revell ließ sich damit ein Hintertürchen offen. Immerhin hat die Firma den in der Tat irreführenden Begleittext des Bausatzes korrigiert.

Aufschlussreich ist nun, wie Revell überhaupt auf die Idee eines derartigen Bausatzes gekommen sein dürfte. Offensichtlich handelt es sich um die schlichte Übernahme eines Modells der südkoreanischen Firma »Hand Head«, die sowohl eine Variante als »Adamski-Untertasse« als auch eine »Haunebu Reichsflugscheibe« anbietet. Nachdem Revell den Bausatz kurzfristig aus dem Programm nahm, stieg der Preis durch Wiederverkäufer beispielsweise bei Amazon zeitweise auf bis zu 490,00 Euro. Schließlich wurde der ursprüngliche Begleittext von Revell in dem Sinne umformuliert, dass es sich um ein fiktives Modell handele.¹² Unabhängig davon wurden und werden Varianten der »Haunebu«-Flugscheibe von verschiedenen Herstellern insbesondere in den USA

to Z, London u.a. 1981, S. 310 u. Eintrag »The Invaders«, in: Fulton, Roger: The Encyclopedia of TV Science Fiction, London 1997, S. 193–199.

8 Fiktives Nazi-Ufo fürs Kinderzimmer, S. 3, www.ndr.de/nachrichten; Zugriff v. 18.06.2018, S. 4.

9 Ebd.

10 O.V.: Fiktives Nazi-Ufo fürs Kinderzimmer, S. 3, www.ndr.de/nachrichten; Zugriff v. 18.06.2018.

11 Ebd.

12 Jüdt, Ingbert: Nazi-UFO im Modell – die Reichsflugscheibe von Revell, in: jufof – journal für ufo-forschung, 4/2020, S. 103f.

angeboten, bis hin zu einer zivilen Variante der »Reichsflugscheibe«.¹³ Auch ist der Revell-Bausatz weiterhin im Handel erhältlich.

Grundsätzlich ist Revell für die korrekte Beschreibung seiner Bausätze bekannt wie auch das britische Konkurrenzunternehmen Airfix.¹⁴ Beide Firmen bringen seit den 1970er Jahren auch Modelle fiktiver Fahrzeuge, Flugzeuge und Raumschiffe auf den Markt, sei es aus britischen Science Fiction-Fernsehserien wie »Captain Scarlet und die Rache der Mysterons«, den »Star Wars«-Filmen von George Lucas oder der deutschen »Perry Rhodan«-Heftromanserie. Auch bieten andere Hersteller Modelle deutscher Flugzeugprojekte des Zweiten Weltkriegs an, die nicht einmal ansatzweise vor der Realisierung standen wie etwa den Strahljäger Messerschmitt »P.1101«. Doch wurde den Käufern immer verdeutlicht, dass es sich um fiktive Fluggeräte, Raumschiffe oder reine Projekte handelte.

Insofern stellt sich die Frage, warum Revell und andere Firmen seit 2018 ein Modell von einem Fluggerät anbieten, dass nicht einmal als Projekt, ja nicht einmal als Idee oder Projektskizze existierte, aber nicht ausdrücklich mitteilen, dass es sich um ein Phantasieprodukt handelt. Die Spekulation auf einen hinreichend großen Kundenkreis gründet offenbar auf einer Entwicklung in den 2000er Jahren. Denn wieso wurde ein derartiges Modell nicht 40 oder 50 Jahre früher angeboten, als es von Bausätzen deutscher Panzer, Flugzeuge und Kriegsschiffe der Weltkrieg II-Ära in den Revell- und Airfix-Katalogen nur so wimmelte?¹⁵

Und was ist überhaupt ein »Nazi-UFO«? Der UFO-Begriff ist recht unscharf und wurde daher in den 2010er Jahren vom US-amerikanischen Militär zu Unidentified Aerial Phenomena (UAP) modifiziert, der nicht so eng wie der UFO-Begriff definiert ist, bei dem die Frage nach der Existenz eines Objektes gestellt wird.¹⁶ Denn UFO suggeriert, dass ein optisch beobachtetes oder elektronisch (z.B. durch Radar messbares) Objekt erstens tatsächlich materiell vorhanden ist und sich zweitens aus eigener Kraft bewegt, also im Wortsinn ein fliegendes Objekt ist. Diese Definition schließt jedoch Luftspiegelungen wie die Fata Morgana oder ungewöhnliche Wolkenformationen aus. Dies gilt auch für Himmelskörper wie den Planeten Venus, der häufig von Beobachtern als UFO interpretiert wurde und wird.

Die deutsche Luftfahrt- und Luftrüstungsgeschichte von 1933 bis 1945, insbesondere die Raketenforschung um die »V 2«, ist mittlerweile recht gut erforscht. Allerdings muss angemerkt werden, dass zentrale Unterlagen zu diesem Komplex 1945 von den

13 So der Bausatz German Flying Saucer Haunebu II von Squadron zum Preis von \$ 63,99; www.squadron.com; Zugriff v. 13.12.2020. Vgl. auch Collazo, George: Haunebu and Adamski, 2 in 1 Review, in: www.modellsreview.com vom 10. Oktober 2014, ergänzt am 18. Juni 2018; Zugriff v. 13.12.2020.

14 Taubert/Berse, Revell-Story. Ward, Arthur: Airfix. Celebrating 50 years of the World's greatest plastic kits, London 1999.

15 Ebd.

16 Gradwohl, Uwe/Köbel, Ralf: Der UFO-Bericht der US-Geheimdienste; www.swr.de v. 28.06.2021; Zugriff v. 09.09.2021.

Siegmächten Großbritannien, UdSSR und USA beschlagnahmt und ausgiebig ausgewertet wurden. Auch existierende Flugzeuge und Raketen wurden in Besitz genommen. Die einschlägigen Unterlagen wurden von Briten und Amerikanern erst in den 1960er Jahren an die Bundesrepublik zurückgegeben. Die Forschungsliteratur erwähnt mit keinem Wort Projekte oder Projektskizzen, die sich in irgendeiner Form, sei auch nur theoretisch, mit der Konstruktion von Flugscheiben oder Flugkreiseln auseinandersetzen.¹⁷ Doch die in den Nachkriegsjahrzehnten nicht zugänglichen Aktenbestände

-
- 17 Vgl. Ducrocq, Albert: *Les Armes secrètes allemands*, Paris 1947. Kens, Karlheinz/Nowarra, Heinz J.: *Die deutschen Flugzeuge 1933–1945*, 4. verbesserte und erweiterte Aufl. München 1972 (Erstausgabe 1961). Irving, David: *Die Geheimwaffen des Dritten Reiches*, Gütersloh 1965 (Originalausgabe *The Mare's Nest*, London 1964). Ford, Brian: *German secret weapons: blueprint for Mars*, New York 1971. Ludwig, Karl-Heinz: *Technik und Ingenieure im Dritten Reich*, Düsseldorf 1974. Wissmann, Gerhard: *Geschichte der Luftfahrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfahrttechnik*, 5. Aufl. Berlin-Ost 1979. Brütting, Georg: *Das Buch der deutschen Fluggeschichte*, Dritter Band: *Die große Zeit der deutschen Luftfahrt bis 1945*, Stuttgart 1979. Hölsken, Heinz Dieter: *Die V-Waffen. Entstehung – Propaganda – Kriegseinsatz*, Stuttgart 1984. Beneke, Theodor/Hedwig, Karl-Heinz Hedwig/Herrmann, Joachim: *Flugkörper und Lenktraketen. Die Entwicklungsgeschichte der deutschen gelenkten Flugkörper vom Beginn dieses Jahrhunderts bis heute*, Koblenz 1987. Hahn, Fritz: *Waffen und Geheimwaffen des deutschen Heeres 1933–1945*, Bd. 2: *Panzer- und Sonderfahrzeuge, »Wunderwaffen«, Verbrauch und Verluste*, Koblenz 1987. Gimbel, John: *Science, Technology, and Reparations: Exploitation and Plunder in Postwar Germany*, Stanford, CAL 1990. Jones, R[aymond]. V.: *Most Secret War. British Scientific Intelligence 1939–1945*, 8. Aufl. Hodder and Stoughton 1992. Weyer, Johannes: *Akteurstrategien und strukturelle Eigendynamiken. Raumfahrt in Westdeutschland 1945–1965*, Göttingen 1993. Schabel, Ralf: *Die Illusion der Wunderwaffen. Die Rolle der Düsenflugzeuge und Flugabwehrraketen in der Rüstungspolitik des Dritten Reiches*, München 1994. Myhra, David: *Secret Aircraft Designs of the Third Reich*, Atglen, PA 1998. Gersdorff, Kyrrill von/Knobling, Kurt: *Hubschrauber und Tragschrauber. Entwicklungsgeschichte der deutschen Drehflügler von den Anfängen bis zu den internationalen Gemeinschaftsentwicklungen*, 3. Aufl. Bonn 1999. Neufeld, Michael J.: *Die Rakete und das Reich. Werner von Braun, Peenemünde und der Beginn des Raketenzeitalters*, 2. Aufl. Berlin 1999. Uhl, Matthias: *Stalins V-2. Der Technologietransfer der deutschen Fernlenkwaffentechnik in die UdSSR und der Aufbau der sowjetischen Raketenindustrie 1945 bis 1959*, Bonn 2001. Storck, Rudolf: *Flying Wings. Die historische Entwicklung der Nurflügelflugzeuge in aller Welt*, Bonn 2003. Bastian, Till: *High Tech unterm Hakenkreuz. Von der Atombombe bis zur Weltraumfahrt*, Leipzig 2005. Trischler, Helmuth/Schrogl, Kai-Uwe (Hg.): *Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907–2007*, Frankfurt/New York 2007, darin insbesondere: Maier, Helmut: *Luftfahrtforschung im Nationalsozialismus*, S. 104–122, Lange, Thomas H.: *Raumfahrteuphorie und Raketentechnik 1925–1945*, S. 123–137 u. Ciesla, Burghard: *Das Raketen- und Luftfahrtwissen deutscher Wissenschaftler im Dienst der alliierten Sieger*, S. 177–194. Nagel, Günter: *Himmels Waffenforscher. Physiker, Chemiker, Mathematiker und Techniker im Dienste der SS*, Aachen 2011. Ders.: *Wissenschaft für den Krieg. Die geheimen Arbeiten der Abteilung Forschung des Heereswaffenamtes*, Stuttgart 2012. Historisch-Technisches Museum Peenemünde (Hg.): *Wunder mit Kalkül. Die Peenemünder Fernwaffenprojekte als Teil des deutschen Rüstungssystems*, Berlin 2016. Kuckuk, Peter/Pophanken, Hartmut/Schalipp, Klaus (Hg.): *Ein Jahrhundert Luft- und Raumfahrt in Bremen. Von den frühesten Flugversuchen zum Airbus und zur Ariane*, Bremen 2016. Brandau, Daniel: *Raketenträume. Raumfahrt- und Technikenthusiasmus in Deutschland, 1923–1963*, Paderborn 2019.

sorgten zumindest für eine Leerstelle, die dazu einlud mit Spekulationen gefüllt zu werden.

Kräftig befeuert werden konnten solche Spekulationen durch die seit 1944/45 kursierenden Legenden um deutsche Wunderwaffen. Diese waren im Oktober 1944 von Propagandaminister Joseph Goebbels als Durchhalteparole angekündigt worden, verselbständigten sich jedoch als Gerüchte gegen Kriegsende und wurden dann vorzugsweise von der Presse in den USA und Großbritannien begierig aufgenommen, da sie scheinbar bewiesen, dass die deutsche Seite über eine gefährliche Hochtechnologie verfügte.

Ohne jeden Zweifel stehen die UFO-Welle von 1947 und das Narrativ vom »Nazi-UFO« in einem Zusammenhang. Allerdings hatte niemand zwischen der deutschen Kapitulation am 8. Mai 1945 und der ersten angeblichen UFO-Sichtung am 24. Juni 1947 je behauptet, dass in Deutschland während des Krieges ein Fluggerät ähnlich einer Fliegenden Untertasse konstruiert wurde. Ausgangspunkt des »Nazi-UFO«-Mythos und der Flugscheibenlegende ist die Tatsache, dass diese Behauptungen erst ab 1947 kolportiert wurden und nicht in den beiden unmittelbaren Nachkriegsjahren.

Die Geburtsstunde des UFO-Narrativs war der Januar 1950. Damals hatte der pensionierte Major des US Marine Corps Donald E. Keyhoe (1897–1988), in dem nicht eben als wissenschaftliche Fachzeitschrift bekannten Magazin »True« den Artikel »The Flying Saucers Are Real« publiziert.¹⁸ Danach waren die seit Juni 1947 gesichteten UFOs weder amerikanische noch sowjetische Geheimprojekte, sondern außerirdischer Herkunft. Offenbar war seinerzeit übersehen worden, dass Keyhoe nach seinem Ausscheiden aus der Marineinfanterie 1925 aufgrund eines Flugunfalls bereits seit den 1920er Jahren als Science Fiction- bzw. Fantasy-Autor tätig gewesen war – also durchaus geübt im Umgang mit phantastischen Stoffen.¹⁹ Keyhoes Artikel schlug insbesondere in den USA ein und löste die UFO-Welle der frühen 1950er Jahre aus.²⁰

Das UFO-Phänomen wurde bislang nur einmal grundsätzlich wissenschaftlich erforscht: Der starke öffentliche Druck zur Aufklärung der UFO-Sichtungen auf die US Air Force (USAF), die für die Sicherung des US-amerikanischen Luftraums zuständig ist, führte dazu, dass diese 1966 eine unabhängige interdisziplinäre wissenschaftliche Studie in Auftrag gab. Sie wurde aufgrund ihres Leiters, dem Atomphysiker Edward U. Condon

18 Donald Edward Keyhoe (1897–1988) war nach einem Studium an der US Naval Academy in Annapolis, MD am 6. Januar 1919 zum 2nd Lieutenant befördert worden und diente in der Fliegerabteilung des US Marine Corps. Er schied im Januar 1925 aufgrund eines Flugunfalls aus und wurde im November 1942 reaktiviert. Er diente im Office of the Chief of Naval Operations sowie im Bureau of Aeronautics im Naval Department und wurde im November 1945 als Major entlassen; Email von Dr. Sarandis Papadopoulos, US Commission on Military History, an d. Verf. v. 8. Januar 2021. Der »True«-Artikel wurde noch im selben Jahr erweitert als Buch unter demselben Titel publiziert (New York 1950).

19 Peebles, Curtis Peebles: *Watch the Skies! A Chronicle of the Flying Saucer Myth*, Washington, DC/London 1994, S. 37.

20 Vgl. ebd., S. 41. Lucanio, Patrick/Coville, Gary: *Smokin' Rockets. The Romance of Technology in American Film, Radio and Television, 1945–1962*, Jefferson, NC/London 2002, S. 22, 89.

(1902–1974), als Condon-Report bekannt und unter dem offiziellen Titel »Final Report of the Scientific Study of Unidentified Flying Objects« (New York 1969) publiziert. Die Studie wurde von der University of Colorado unter Kontrakt der USAF durchgeführt und durch deren Institutionen unterstützt. Der Condon-Report war und ist bis heute die einzige interdisziplinäre wissenschaftliche Studie des »Phänomens«. Das Team bestand aus sieben Psychologen, einem Psychiater, fünf Ingenieuren, drei Astrophysikern, vier Physikern, fünf Meteorologen, einem Mathematiker, einem physikalischen Chemiker, einem Astronomen sowie Hilfskräften.²¹ Zwei Jahre lang wurden Hunderte von Fällen untersucht, davon 59 der wichtigsten bzw. repräsentativsten Sichtungen. Die Studie kostete seinerzeit eine halbe Million Dollar, nach dem damaligen Umrechnungskurs rund zwei Millionen DM.²² Das Condon-Komitee kam zu dem Schluss, dass es keinen Nachweis für die außerirdische Herkunft von UFOs gebe. Infolgedessen stellte die USAF ihr seit den frühen 1950er Jahren betriebenes »Project Bluebook«, in dem UFO-Sichtungen bearbeitet wurden, am 17. Dezember 1969 ein: Weder würden weitere wissenschaftliche Erkenntnisse erwartet noch liege eine wie auch immer geartete Bedrohung der nationalen Sicherheit durch UFOs vor.²³

Der Condon-Report wurde allerdings 1970 von elf Wissenschaftlern des American Institute of Aeronautics and Astronautics (AIAA) als unbefriedigend kritisiert. Es gebe einen kleinen Bestand sehr gut dokumentierter, aber nicht aufgeklärter Fälle, deren Ignorierung inakzeptabel sei.²⁴ Ähnlich argumentierte der Astronom J. Allen Hynek, der Ende der 1940er Jahre selbst für die USAF tätig gewesen war. Das Condon-Komitee habe sich einzig und allein auf die Frage nach der außerirdischen Herkunft der UFOs konzentriert, anstatt zu untersuchen, was sie überhaupt sein könnten.²⁵ Hynek wurde weltweit bekannt, als er in Steven Spielbergs Science Fiction-Film »Unheimliche Begegnung der dritten Art« (USA 1977) in einer kurzen Szene als namenloser Professor auftrat. Sein Buch »UFO-Report. Ein Forschungsbericht«, erschien 1977 passend zum Film und bereits 1978 auf Deutsch.

Im Zusammenhang mit den »Nazi-UFOs« ist der Condon-Report insofern von Bedeutung, als darin UFO-Sichtungen nie als deutsche Flugscheiben interpretiert wurden. Ohnehin war von keiner Seite behauptet worden, dass es sich bei UFOs um mögliche deutsche Überbleibsel des Zweiten Weltkriegs handeln könnte; allenfalls hatte die USAF bis Ende 1947 intern darüber spekuliert, ob nicht eventuell sowjetische

21 Menzel, Donald H./Taves, Ernest H.: The UFO enigma. The Definitive Explanation of the UFO Phenomenon, Garden City, New York 1977, S. 82.

22 Sullivan, Walter: Einführung, in: Gillmor, Daniel S./Condon, Dr. Edward U. (Hg.): Final Report of the Scientific Study of Unidentified Flying Objects, New York 1969, S. V–XIII hier S. V.

23 Reeken, Dieter von: Ufologie. Theorien und Tatsachen über Fliegende Untertassen, Luxemburg 1981, S. 95f.

24 Ebd.

25 Hynek, J[oseph]. Allen: UFO-Report. Ein Forschungsbericht, München 1978, S. 136ff. (Originalausgabe: The Hynek UFO Report, New York 1977).

Geheimwaffen mit einer bislang unbekannten deutschen Beutetechnologie für das Phänomen verantwortlich sein könnten.²⁶ Diese Spekulationen endeten aber frühzeitig, da die Flugleistungen und rasanten Manöver der beobachteten UFOs keinesfalls mit irdischer Technologie erreicht werden könnten.

1.1 1947: Hitlers »Antarktis-U-Boote« und die »Mond-Nazis«

Robert A. Heinleins 1947 erschienener Science Fiction-Roman »Rocket Ship Galileo« erschien 1951 als »Endstation Mond« erstmals auf Deutsch. Der deutsche Titel entsprach dem gleichnamigen Synchronitel des ersten farbigen Weltraumfilms von 1950, »Destination Moon« (Regie: Irving Pichel), der grob auf Heinleins Roman basiert. Heinlein selbst war als Co-Drehbuchautor und technischer Berater am Film beteiligt gewesen.²⁷ Doch der von der Kritik insbesondere wegen der Tricktechnik sehr positiv aufgenommene Film unterscheidet sich wesentlich von der Romanvorlage: Da die amerikanische Mondexpedition im Film einen unbewohnten Himmelskörper vorfindet, gibt es auch keine »Mond-Nazis«. Der ehemalige Raketeningenieur und »Raumfahrt-aktivist« Heinz Gartmann (1917–1960)²⁸ rezensierte das Buch 1952 in der Zeitschrift »Weltraumfahrt. Beiträge zur Weltraumforschung und Astronautik« und stellte fest, dass Buch und Film wenig Gemeinsamkeiten aufwiesen. Im Roman trafen drei Jugendliche auf dem Mond auf eine »krieglüsterne Gangsterbande (welche die deutsche Sprache spricht!)«²⁹. Der Film sei daher logischer und wahrscheinlicher, der Roman aber als Unterhaltung immerhin akzeptabel.³⁰ Eine neue deutsche Übersetzung des Romans erschien erst 50 Jahre nach der deutschen Erstveröffentlichung unter dem neuen Titel »Reiseziel: Mond«.³¹ Als die drei amerikanischen Jung-Weltraumpioniere unter Captain Cargraves scheinbar als erste Menschen auf dem Mond landen, ist dieser bereits von »Nazis« mit ihren Weltraumschiffen »Wotan« und »Thor« besetzt. Selbstverständlich besiegen die amerikanischen Jugendlichen die gefährlichen »Mond-Nazis« und kehren mit der nun in »City of Detroit« umbenannten »Wotan« zur Erde zurück. Der deutsche Gefangene Lenz, von den Amerikanern unter Androhung bei weiterem Schweigen ohne

²⁶ Peebles, Watch the Skies! S. 75.

²⁷ Warren, Bill: Keep Watching the Skies! American Science Fiction Movies of the Fifties, 2 Bde., Jefferson, NC 2010, S. 224. Weitere Drehbuchautoren waren Alford »Rip« Van Ronkel und James O'Hanlon.

²⁸ Gartmann war von 1942 bis 1945 Raketeningenieur bei BMW gewesen. 1948 gründete er mit dem Maschinenbaustudenten Heinz-Hermann Kölle, einem späteren Mitarbeiter Wernher von Brauns in der NASA, die Gesellschaft für Weltraumforschung (GfW), der Hermann Oberth als Ehrenpräsident angehörte; Weyer, Akteurstrategien, S. 62, 69ff.

²⁹ Der im englischen Original verwendete Begriff »Nazis« wurde in der deutschen Übersetzung ersetzt.

³⁰ Gartmann, H[einz].: Rezension zu »Endstation Mond«, in: Weltraumfahrt. Beiträge zur Weltraumforschung und Astronautik, Jg. 1952, H. 2, S. 63. Die Zeitschrift war das Mitteilungsblatt der 1948 gegründeten Gesellschaft für Weltraumforschung (GfW).

³¹ Heinlein, Robert A.: Reiseziel: Mond, Bergisch-Gladbach 2001.

Raumanzug aus dem Raumschiff geworfen zu werden, enthüllt dann unter Druck die Wahrheit:

Die Pläne waren einfach genug – es ging um die Eroberung der *gesamten* Erde! Die Nazi-bande zählte nicht gerade viele Mitglieder, setzte sich aber aus ranghohen Militärs, begabten Wissenschaftlern und fähigen Technikern zusammen. *Irgendwo auf der Erde gab es ein Gebirge, in dem man eine versteckte Basis angelegt hatte, von der aus man den Kampf um die Weltherrschaft vorbereitete.* Lenz schien nicht zu wissen, wo sich diese Basis befand. Cargraves machte ihm Vorschläge – *Afrika? Südamerika? Eine Insel?* Aber es war nichts Konkretes herauszubekommen, außer dass man von Deutschland aus ziemlich lange mit dem *U-Boot* reisen musste, um die Basis zu erreichen.³²

Es dürfte nahe liegen, dass sich der ehemalige Marineoffizier Heinlein bei diesem Plot von den Gerüchten um die beiden 1945 nach Argentinien entkommenen deutschen U-Boote »U 530« und »U 977« sowie der Antarktis-Expedition von Admiral Byrd 1946/47 inspirieren ließ. Sicher ist in jedem Fall, dass Heinlein der Erfinder der »Mond-Nazis« ist, auch wenn seine deutschen Erderoberer keine Fliegende Untertasse, sondern eine »normale« Rakete als Weltraumschiff benutzten.

Kein Science Fiction-Roman, aber mindestens ebenso phantasievoll fiel Ladislao Szabós Sachbuch »Hitler esta vivo« (»Hitler lebt«) aus, das 1947 in Buenos Aires auf Spanisch und parallel auf Französisch (unter dem Autorennamen Ladislao Szabo) erschien: »Je sais que Hitler est vivant« (»Ich weiß das Hitler lebt«).³³ Szabós Darstellung basierte auf der eigenwilligen Interpretation von fünf Ereignissen:

1. der deutschen Antarktisexpedition mit dem Forschungsschiff »Schwabenland« 1938/39, mit der Ansprüche des Deutschen Reichs auf Teile der Antarktis geltend gemacht wurden,
2. der Flucht der deutschen U-Boote »U 530« und »U 977«, die am 10. Juli bzw. am 17. August 1945 unter Umgehung der Kapitulationsbedingungen vom 8. Mai 1945 in den argentinischen Kriegshafen Mar del Plata einliefen,
3. den spektakulären Untergang des brasilianischen Leichten Kreuzers »Bahia« am 4. Juli 1945 rund 1000 Kilometer vor der brasilianischen Küste aufgrund eines scheinbar rätselhaften Vorgangs, der nach dem Erscheinen der beiden deutschen U-Boote als tödlicher Angriff eines derselben auf den Kreuzer interpretiert wurde,
4. die Anwesenheit zahlreicher deutscher Wissenschaftler, Militärs und Kriegsverbrecher in Argentinien auf Einladung bzw. durch Duldung von Präsident Juan Peron, der u.a. mit deutschen Flugzeugkonstrukteuren wie Prof. Kurt Tank (1898–1983) auf den Aufbau einer von den USA unabhängigen Luftfahrtindustrie spekulierte.³⁴

32 Ebd., S. 236. Kursive Hervorhebungen im Original. In der Erstübersetzung von 1951 wurde der Begriff »Nazi« nicht verwendet, sondern durch »Bande«, »Gangster« oder »Burschen« ersetzt. Auch wurden die Raumschiffe »Thor« und »Wotan« nicht namentlich genannt. Trotzdem blieb die Kernaussage von Heinlein erhalten; Robert A. Heinlein: Endstation Mond (Weltraumschiff Galileo), Berlin o.J. [1951].

33 Szabó, Ladislao: Hitler esta vivo, Buenos Aires 1947, französische Ausgabe (als Ladislao Szabo): Je sais que Hitler est vivant, Paris 1947.

34 Kurt Tank war 1947 mit falschen Papieren über Dänemark nach Argentinien ausgewandert und später in der indischen Luftfahrtindustrie tätig. Er war Flugzeugingenieur bei Focke-Wulf gewesen und

5. einer US-amerikanischen Forschungsexpedition bzw. eines militärischen Großmanövers Ende 1946/Anfang 1947 in der Antarktis unter Leitung von Admiral Richard E. Byrd (1888–1957), die scheinbar darauf hinwies, dass im antarktischen Eis ein gut ausgerüsteter deutscher Militärstützpunkt existieren könnte.

Die Ankunft von »U 530« und »U 977« in Argentinien war spektakulär. Doch die technische und navigatorische Ausführung der Fernreisen war jedoch keineswegs so ungewöhnlich, wie Laien glaubten. Deutsche U-Boote hatten während des Krieges auch vor Brasilien und in Ostasien operiert.³⁵ Beide Boote gehörten den Klassen IX bzw. VII C an, die zwar explizit für Ferneinsätze konzipiert waren. Sie waren aber eben keine Einheiten der in der Tat »revolutionären« Klasse XXI, die als Elektroboote speziell für Unterwasserfahrten konzipiert war und nach den Vorstellungen der deutschen Führung die Wende im U-Bootkrieg bringen sollte.

Am Kriegsende waren zwei Boote mit Rüstungsmaterialien auf dem Weg nach Japan, das noch nicht kapituliert hatte. Ein Boot wurde kurz nach der Ausfahrt bereits vor Norwegen versenkt. »U 234« lief nach Bekanntwerden der Kapitulation die USA an. Zur Fracht gehörten u.a. ein komplett zerlegtes Jagdflugzeug Messerschmitt »Me 262«, Teile einer »V 2«-Rakete sowie radioaktives Material.³⁶ Da Brasilien am 6. Juni 1945 in den Krieg gegen Japan eingetreten war, befand sich die brasilianische Marine auch nach Abschluss der europäischen Kampfhandlungen weiterhin im Kriegszustand.³⁷

Der auf den ersten Blick unerklärliche Untergang der »Bahia« unter Verlust des größten Teils der Besatzung geschah während einer Luftabwehrübung. Wie sich später durch die Aussage des einzigen überlebenden Offiziers herausstellte, waren Leitschienen von Luftabwehrgeschützen entfernt worden. Dadurch wurde versehentlich statt des Übungsziels auf dem Wasser der Wasserbombenvorrat am Heck der »Bahia« getroffen und zur Explosion gebracht. Durch den sofortigen Ausfall der Maschine brach auch der Funkverkehr zusammen, so dass kein Notruf abgesetzt werden konnte. Der Kreuzer sank in drei Minuten, sein Untergang wurde von der Marineführung erst nach vier Tagen registriert und schien zunächst völlig unerklärlich. Als sechs Tage nach dem Untergang und zwei Tage nach der Bergung erster Überlebender »U 530« im argentinischen Kriegshafen Mar del Plata einlief, hielt selbst die brasilianische Marineführung zeitweise die Versenkung der »Bahia« durch das deutsche U-Boot für möglich. Die argentinischen Marinebehörden schlossen aber nach Berechnung der Fahrtstrecke eine Versenkung durch »U 530« aus. Als dann am 17. August »U 977« in Mar del Plata eintraf, wurde dieses

entwickelte u.a. den Jäger »FW 190«. Ab 1947 konzipierte er in Argentinien den Strahljäger »Pulqui II«, dem bis heute einzigen in Lateinamerika konstruierten Strahltriebwerk-Kampfflugzeug, das auf der Focke-Wulf »Ta 183« von 1944/45 beruhte. Ab 1956 verfolgte Tank in Indien ein ähnliches Projekt.

35 Vgl. Brennecke, Jochen: Haie im Paradies. Der deutsche U-Boot-Krieg in Asiens Gewässern, 8. Aufl. München 1978.

36 Scalia, Joseph M.: In geheimer Mission nach Japan: U 234, 3. Aufl. Berlin 2006.

37 Vgl. Scheina, Robert L.: Latin America. A Naval History 1810–1987, Annapolis, MD 1987, S. 96f., 160.

für den Untergang verantwortlich gemacht. Letztlich ergaben Untersuchungen unter Beteiligung der US-Marine, dass die deutschen Boote nicht für die Katastrophe verantwortlich waren, sondern unzulängliche Sicherungsmaßnahmen seitens der Schiffsführung. Dies verhinderte jedoch nicht, dass 2006 zwei argentinische Journalisten die Geschichte vom deutschen U-Bootangriff erneut kolportierten und mit der Flucht von 50 NS-Funktionären nach Argentinien in Verbindung brachten.³⁸

Tatsächlich waren beide U-Boote auf Initiative ihrer Kommandanten nach Argentinien geflohen. Die dortige Militärregierung hatte erst im März 1945 auf amerikanischen Druck hin dem Deutschen Reich den Krieg erklärt. Beiden Kommandanten erschien daher eine Kriegsgefangenschaft in Argentinien wesentlich angenehmer als in den USA zu sein. Eine trügerische Hoffnung, denn die USA übten massiven diplomatischen Druck auf Argentinien aus, so dass beide Boote samt den Besatzungen an die USA ausgeliefert wurden, wo die Männer intensiv verhört wurden. Der Kommandant von »U 977«, Heinz Schaeffer, publizierte 1950 seinen Erlebnisbericht »U-977. 66 Tage unter Wasser«, der bis 2008 mehrmals nachgedruckt wurde, u.a. in der Hefromanreihe »Der Landser«. Schaeffer zu Szabós phantasievollen Spekulationen:

... Alle Behauptungen Szabos konnten natürlich einen alten Seemann längst nicht so erschüttern wie der Umstand, daß ein derartiger Unsinn in der zivilisierten Welt überhaupt gedruckt und gelesen wird. Es würde mir nicht schwer fallen, hier mit diesem Buche eines mit der morbiden Sensationslust einer kopflos gewordenen Welt spekulierenden ›Journalisten‹ Zeile um Zeile vernichtende Abrechnung zu halten, aber man soll wiederum derartige Drucksachen nicht ernster nehmen als sie es verdienen ...³⁹

Doch für Szabó war die angebliche Versenkung der »Bahia« nur ein Indiz unter vielen für den Nachweis, dass Hitler, Eva Braun und andere NS-Größen noch am Leben waren – in »Neu Berchtesgaden«, einer so genannten Oase⁴⁰ in der Antarktis. Ein »Geisterkonvoi« (Spanisch: *convoy fantasma*) aus deutschen U-Booten habe die Flüchtlinge in den bereits 1938 angelegten Stützpunkt verbracht, der während des gesamten Krieges unterhalten und ausgebaut worden sei.⁴¹ Für Hitler sei die Antarktis aufgrund ihrer Größe ein ideales Versteck.⁴² Für Szabó war der »Fall« ein unwiderleglicher Beweis dafür, dass der »Geisterkonvoi« Kurs auf den sechsten Kontinent genommen hatte. Die entsprechenden Vorbereitungen seien bereits 1938 während der deutschen Antarktis-Expedition getroffen

38 Salinas, Juan/Nápoli, Carlos de: Ultramar sur. La fuga en submarinos de más de 50 jefes Nazis, Barcelona 2006, S. 365ff.

39 Schaeffer, Heinz: U-977. 66 Tage unter Wasser, Wiesbaden 1950, S. 261. Eine französische Übersetzung erschien 1962 in Paris unter dem Titel »U 977, l'odyssée d'un sous-marin allemand«, die letzte deutsche Ausgabe 2008 in Berlin. In der Reihe »Der Landser« als Bd. 900 und in der Reihe »Der Landser Grossband« als Bd. 824.

40 Eisfreie Zone.

41 Vgl. Kapitel: El »convoy fantasma«, in: Szabó, Hitler, S. 106–110.

42 Szabó, Hitler, S. 116–124.

worden.⁴³ Die Anwesenheit deutscher »Korsaren« im Antarktisgebiet 1940 beweise, dass dort Vorräte angelegt worden seien.⁴⁴

Tatsächlich hatte der deutsche Hilfskreuzer »Pinguin« (»Schiff 33«, ex »Kandelfels« der Bremer Hansa-Reederei) vom Juli 1940 bis zu seiner Vernichtung durch den britischen Schweren Kreuzer HMS »Cornwall« am 8. Mai 1941 im Atlantik und im Indischen Ozean vor den Seychellen Kreuzerkrieg geführt und Seeminen vor australischen Häfen gelegt.⁴⁵ Die Operationen der »Admiral Scheer« und der »Pinguin« sowie weiterer deutscher Hilfskreuzer wie z.B. der »Atlantis« (»Schiff 16«) waren Teil einer globalen Kreuzerkriegführung gegen die alliierte Handelsschiffahrt, die keinerlei spezifischen Bezug zur Antarktis hatte, wie Szabó suggerierte. Der wenig effektive Einsatz dieser Überwasserschiffe mit ihrem immensen Personalbedarf wurde 1943 zugunsten des reinen U-Bootkriegs aufgegeben.⁴⁶

Für Szabó gab es weiterhin nicht den geringsten Zweifel, dass Hitler im ewigen Eis auf einen Zusammenstoß zwischen dem »slawischen Block« – also der UdSSR und ihren so genannten Satellitenstaaten – und den Westmächten wartete, um auf die Weltbühne zurückzukehren. Angeblich war die Entnazifizierung völlig gescheitert und mit dem »Werwolf« existiere ein europaweites, von NSDAP-Parteileiter Martin Bormann (1900–1945) geleitetes Untergrundnetz.⁴⁷ Auch vergaß Szabó nicht, auf 136 deutsche Geheimwaffen hinzuweisen, deren Existenz einschließlich einer geplanten Überschallrakete zur Zerstörung New Yorks von US-amerikanischen Militärs am 14. Juli 1946 laut eines AP-Berichts bekannt geworden waren.⁴⁸ Als Beispiele führte Szabó u.a. die »V2«-Rakete und neue deutsche U-Boottypen an.⁴⁹ Angeblich waren auch deutsche Atombomben getestet worden, deren Technologie sich nun ebenfalls in der Antarktis befinden könne.⁵⁰ Hitler verfüge in »Neu Berchtesgaden« möglicherweise über ein gigantisches Waffenarsenal, um seine Rückkehr nach Europa vorzubereiten. Ein zukünftiger Krieg könne mit Atombomben geführt werden, die nicht von Bombern, sondern mit weit reichenden Raketen getragen werden. Die Welt sei daher in Gefahr, der Friede erneut durch Hitler bedroht.⁵¹

43 Ebd., S. 125ff.

44 Ebd., S. 130.

45 Am 14./15. Januar 1940 hatte die »Pinguin« in der Antarktis die drei norwegischen Walfänger »Ole Wegger«, »Solglimt« und »Pelagos« samt den zehn begleitenden Walfangbooten aufgebracht. Bei einem Treffen mit dem Schweren Kreuzer »Admiral Scheer« wurden die Prisen mit deutschen Besatzungen bemannt und ins deutsch besetzte Bordeaux entlassen; vgl. Eintrag: Schiff 33 – HSK 5 – Pinguin, in: Hildebrand, Hans H./Röhr, Albert/Steinmetz, Hans-Otto: Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart, Ratingen o. J. (Einbändiger Nachdruck der siebenbändigen Originalausgabe, Herford 1979ff.), Bd. 6, S. 112f.

46 Vgl. Schmalenbach, Paul: Die deutschen Hilfskreuzer 1895–1945, Oldenburg u.a. 1977.

47 Szabó, Hitler, S. 133f.

48 Ebd., S. 137.

49 Ebd., S. 138.

50 Ebd., S. 140f.

51 Ebd. S. 142.

Szabó rundete seine Spekulationen mit einer phantastischen Meldung ab. Im Kontext der Flugscheibenlegende ist interessant, welche Pariser Zeitung die Meldung am 25. September 1946 veröffentlichte: »France Soir« – dasselbe Blatt, das sechs Jahre später den geheimnisvollen Dr. Richard Miethe als den genialen Erfinder deutscher Flugscheiben aus dem Hut zaubern sollte.⁵²

Laut »France Soir« war das isländische Walfangschiff »Juliana« unter einem Kapitän Hekla wenige Tage zuvor zwischen den Falklandinseln und der Antarktis auf ein großes deutsches U-Boot getroffen. Dessen Kommandant sei mit einem Schlauchboot an Bord gekommen und habe frische Verpflegung gefordert, die ihm unter Druck ausgeliefert wurde. Der Kommandant, der sehr gut Englisch sprach, habe in Dollars bezahlt. Hekla sei im argentinischen Santa Cruz⁵³ vernommen worden und hatte angeblich die britischen Behörden auf den Falklandinseln informiert.⁵⁴ Als Quelle gab »France Soir« ein Telegramm der Agence France-Press (AFP) an, das am 25. September 1946 in Paris aufgenommen wurde.⁵⁵

Laut Szabó erregte die Meldung in Buenos Aires aufgrund der Vorkommnisse mit den beiden deutschen U-Booten im Vorjahr Aufsehen. Argentinische Journalisten versuchten, die Meldung zu verifizieren, doch die Behörden in Rio Gallegos, Hauptstadt der Provinz Santa Cruz, hatten keine Kenntnis von dem Vorgang.⁵⁶ »Gewisse Zirkel« von Journalisten, so Szabó, sahen in der Meldung eine »Ente«. Wohl zu Recht, denn beinahe eineinhalb Jahre nach Kriegsende konnte kein U-Boot gleich welcher Bauart ohne Nachschub von Treibstoff und Nahrungsmitteln – ganz zu schweigen von notwendigen Wartungsarbeiten in einer Werft – einsatzbereit sein. Doch von solchen Überlegungen ließ sich Szabó nicht beeindrucken, auch wenn er selbst zugab, dass »France Soir« nicht gerade für seine Seriosität bekannt war. Der Ort der U-Boot-Sichtung entsprach angeblich der Route, die die beiden deutschen U-Boote ein Jahr zuvor genommen haben könnten. Allerdings hatte auch Szabó keine plausible Erklärung dafür, warum sich das geheimnisvolle U-Boot durch die Kontaktaufnahme entlarven und somit die Anwesenheit deutscher Kriegsschiffe in der Antarktis verraten sollte.⁵⁷

Dramaturgisch nicht ungeschickt spielte Szabó sein letztes Argument zum Schluss aus: Die durchaus spektakuläre Antarktis-Expedition von Admiral Byrd Ende 1946/Anfang 1947. Kurz ging Szabó auf die deutsche Antarktis-Expedition von 1938/39 mit dem Forschungsschiff »Schwabenland« ein. Diese Expedition war ursprünglich geheim gewesen und stand im Kontext diverser nationaler Bemühungen zur Aufteilung der Antarktis insbesondere

52 Ebd., S. 146.

53 Santa Cruz ist kein Ort, sondern eine südliche Provinz Argentiniens. Östlich davon liegen die Falklandinseln.

54 Szabó, Hitler, S. 146.

55 Ebd., Anm. 1.

56 Ebd., S. 146.

57 Ebd., S. 148.

zur Ausbeutung dort vermuteter Bodenschätze.⁵⁸ Allerdings sickerten Informationen über die deutsche Expedition nach Norwegen durch, das umgehend Gebietsansprüche auf die Region erhob. Mit Hilfe von Wasserflugzeugen der »Schwabenland« wurden Teile der Antarktis überflogen und kartographiert. In der Tat untersuchte die »Schwabenland« im März 1939 auf dem Rückweg nach Deutschland im Auftrag der Kriegsmarine ohne Kenntnis der brasilianischen Behörden die Insel Trindade, um zu erkunden, inwieweit sie sich bei einer zukünftigen Kriegführung als Ankerplatz eigne.⁵⁹

Während der »Schwabenland«-Expedition waren durch Überfliegen der Antarktis eisfreie Zonen, so genannte Oasen, entdeckt worden. Um nun aber eine Verbindung zwischen der Expedition von 1939 und einer deutschen Festung am Südpol herstellen zu können, benötigte Szabó einen lebendigen Hitler. Und den lieferte nach Szabó der ehemalige US-Offizier William F. Heimlech,⁶⁰ angeblich früherer Leiter des US-Militärgeheimdienstes in Berlin. Danach sei der Leichnam Hitlers nie gefunden worden, auch nicht von den Russen. Szabó berief sich dabei auf eine AP-Meldung aus Berlin vom 17. Oktober 1946.⁶¹ Im Zirkelschluss kam Szabó zum Ergebnis, dass sich Hitler mit einem ganzen Heer in der Antarktis befinden müsse. Für diese Ansicht schien nun die Byrd-Expedition zu sprechen, angeblich zur Erprobung von Militärmaterial unter extremen Kältebedingungen ausgelaufen: Warum sollten die Amerikaner 4000 Soldaten an den 20.000 km entfernten Südpol senden, wenn arktische Regionen in Alaska oder Grönland vor der Haustür lagen?⁶² Szabó fand eine einfache Erklärung: Das antarktische Heer Nordamerikas richte sich auf die Antarktis, um die militärischen Aktivitäten der »Nazis« in der Region zu kontrollieren und jeden bewaffneten Widerstand zu brechen:

Mit anderen Worten: sowohl in London, wie in Washington, kannte man seit dem Jahresende 1945 die Wahrheit um das Verschwinden Hitlers, aber man benötigte Zeit, um das gigantische Unternehmen seiner Festnahme zu organisieren.⁶³

58 Vgl. Lüdecke, Cornelia: *The Third Reich in Antarctica. The German Antarctic Expedition 1938–39*, Norwich 2012, insbesondere Kapitel 8, *The Myths*, S. 103–111. Vgl. ausführlich Summerhayes, Colin/Beeching, Peter: *Hitler's Antarctic base: the myth and the reality*, in: *Polar Record*, Vol. 43, January 2007, S. 1–21.

59 Lüdecke, *The Third Reich*, S. 76f. Die Insel hatte bereits im August 1914, ebenfalls ohne Wissen der Brasilianer, der Ausrüstung des Hilfskreuzers SMS »Cap Trafalgar« durch das Kanonenboot SMS »Eber« gedient. SMS »Eber« war Stationär der Westafrikanischen Station mit Sitz in Duala in der deutschen Kolonie Kamerun. Gemäß Mobilmachungsbefehl wurde der Passagierdampfer »Cap Trafalgar« mit der Bewaffnung der »Eber« auf Trindade als Hilfskreuzer für die Handelskriegführung ausgerüstet. Das abgerüstete Kanonenboot lief anschließend den brasilianischen Hafen Bahia an, wo es interniert wurde; vgl. Eintrag: Eber (II) in: Hildebrand/Röhr/Steinmetz, Bd. 2, S. 57f.

60 Tatsächlich William F. Heimlich (1911–1996), ein Mitarbeiter des G 2-Militärnachrichtendienstes der US-Armee, 1948 Direktor des Rundfunksenders RIAS in Berlin; www.iwm.org.uk; Zugriff v. 12.12.2020.

61 Szabó, *Hitler*, S. 152, Anm. 1.

62 Ebd., S. 158.

63 »Con otras palabras: tanto en Londres, como en Washington conocían la verdad sobre la desaparición de Hitler, desde fines de 1945, pero necesitaban tiempo para organizar la gigantesca empresa de su captura«; ebd., S. 161.

Die »Operation Highjump«, so der Codename der US-Marine für die Antarktisexpedition, war eine mit erheblichem logistischen Aufwand betriebene Expedition zur Erprobung von Militärmateriale aller Art, die anfänglich der Geheimhaltung unterlag. Hintergrund war eine mögliche Konfrontation mit der Sowjetunion am nördlichen Polarkreis. Insgesamt 13 Schiffe mit 4.700 Soldaten und 33 Flugzeugen wurden eingesetzt, darunter der Flugzeugträger USS »Philippine Sea« und das U-Boot USS »Sennet«. Die Expedition bzw. das Manöver wurde von Journalisten begleitet. Armee- und Marine-Einheiten drehten gemeinsam Farbfilmaufnahmen, die 1948 unter dem Titel »The Secret Land« als Dokumentarfilm veröffentlicht wurden. 1949 erhielt er einen »Oscar«. ⁶⁴ Neben der militärischen Erprobung von Geräten und Personal unter extremen Witterungsbedingungen waren auch wissenschaftliche Untersuchungen und die Sicherung von Gebietsansprüchen gegenüber anderen Nationen Ziel des Unternehmens. Das Haupteinsatzgebiet der Marine lag jedoch im Süden der Antarktis, weitab vom nördlichen Neuschwabenland, wo Szabó Hitlers Eisfestung vermutete. ⁶⁵

Aber nicht nur in der Antarktis drohte laut Szabó Unheil, sondern auch in Europa. Martin Bormann, Leiter der NSDAP-Kanzlei und seit 1943 »Sekretär des Führers« war seit Mai 1945 verschollen und am 1. Oktober 1946 im Nürnberger Hauptkriegsverbrecherprozess in Abwesenheit zum Tode verurteilt worden. Szabó sah in ihm den Drahtzieher einer europaweiten »nazistischen« Verschwörung, die möglicherweise mit einer biologischen Geheimwaffe die »Naziherrschaft« wieder errichten und eventuell die europäischen Nationen in einen Krieg gegen Russland treiben wolle. Der »Nazismus« sei noch nicht tot und aktiv wie nie zuvor. Daher sei es notwendig, die Suche nach Hitler in der Antarktis energisch voranzutreiben, um dem Kopf des Ungeheuers, das erneut die Welt bedrohe, den tödlichen Schlag zu versetzen. ⁶⁶

Szabós Phantasien konnten überhaupt nur im Kontext von Ereignissen gedeihen, die jedes für sich gesehen wohl kaum größere internationale Aufmerksamkeit erregt hätten, aber in der Gesamtschau Stoff für »Verschwörungstheorien« boten:

1. die spektakuläre Flucht von »U 530« und »U 977« nach Argentinien 1945,
2. die deutsche Antarktisexpedition von 1938/39,
3. die Byrd-Expedition in die Antarktis von 1946/47,
4. der Aufenthalt von ehemaligen NS-Funktionären, deutschen Militärs und Wissenschaftlern in Argentinien,
5. Gerüchten über ein mögliches Überleben von Hitler und Bormann,
6. erste Frontstellungen zwischen den Westalliierten und der Sowjetunion im sich zuspitzenden Kalten Krieg.

Trotzdem zeigt das Beispiel der angeblichen Begegnung des isländischen Walfängers »Juliana« unter Kapitän Hekla und einem deutschen U-Boot im September 1946 im

64 Summerhayes/Beeching, Hitler's Antarctic base, S. 14–18. The Secret Land; in: www.imdb.com; Zugriff v. 13.12.2020.

65 Lüdecke, The Third Reich, S. 107f., u. Summerhayes/Beeching, Hitler's Antarctic base.

66 Szabó, Hitler, S. 167.

Südatlantik – unbekannt ist, ob der Walfänger überhaupt existierte – das Szabó bereit war, selbst die größte Zeitungssente zu schlucken. Nicholas Goodrick-Clarke dazu:

So fanden Szabós phantastische Spekulationen Eingang in die Welpresse; von 1947 bis Anfang der 50er Jahre gab es wohl kaum ein Sensationsblatt, das ihnen nicht wenigstens eine Story gewidmet hätte.⁶⁷

Auch wenn Szabós Werk nach 1950 offenbar kaum mehr zur Kenntnis genommen wurde, sollte es dennoch eine Langzeitwirkung entfalten. Dazu benötigte es einen Katalysator, und der sollte rund 30 Jahre später Ernst Zündel sein. Zündel transformierte Szabós quasi »antifaschistische« Warnungen in ein neonazistisches Science Fiction-Märchen: Es gibt ein »letztes Bataillon« des »Dritten Reichs« in der Antarktis, ausgerüstet mit »UFOs«, bereit zum Gegenschlag gegen die Siegermächte des Zweiten Weltkriegs. Doch dieses Narrativ war nur möglich, weil Zündel auf das wohl größte Medienspektakel der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zurückgreifen konnte: das UFO-Phänomen.

1.2 Juni 1947: Die UFO-Sichtung des Kenneth Arnold

Am 24. Juni 1947 befand sich der Geschäftsmann Kenneth Arnold mit seiner Privatmaschine auf einem Flug im US-Bundesstaat Washington von Chehalis nach Yakima und passierte dabei den Mount Rainier. Mit diesem Flug begann nach Auffassung des Luft- und Raumfahrtshistorikers Curtis Peebles »das Zeitalter der Konfusion«. Denn Arnold sichtete am Nachmittag bei hellem Tageslicht »eine Kette von neun seltsam aussehenden Flugzeugen« (»a chain of nine peculiar looking aircraft«), die in Nord-Süd-Richtung flogen. Nach seinen Berechnungen flogen diese Maschinen mit einer Geschwindigkeit von 1.700 mph, also rund 3000 km/h, einer Geschwindigkeit, die selbst heutzutage kaum von einem Jagdflugzeug erreicht wird.⁶⁸ Arnold landete später in Pendleton, Oregon und sprach mit anderen Piloten über seine Sichtung. Ein ehemaliger Militärpilot vermutete, dass es sich um ein amerikanisches oder ausländisches Testflugzeug mit Strahltriebwerk oder einem Raketenmotor gehandelt habe:

So setzte sich wenige Stunden nach der ersten Sichtung die Arbeitshypothese durch, dass es sich um geheime US-Waffen oder sowjetische Flugzeuge handele.⁶⁹

67 Goodrick-Clarke, Nicholas: Im Schatten der Schwarzen Sonne. Arische Kulte, esoterischer Nationalsozialismus und die Politik der Abgrenzung, Wiesbaden 2009, S. 315.

68 Peebles, Watch the Skies! S. 8.

69 »Thus, within a few hours of the first sighting, the working hypothesis was U.S. secret weapons or Soviet aircraft«; ebd., S. 9.

Arnolds Sichtung folgte eine ganze Welle ähnlicher Beobachtungen. Bereits am 6. Juli spekulierte die »New York Times«, ob nicht auch eine außerirdische Herkunft der Flugobjekte möglich sei, etwa von einem Mutterschiff außerhalb der Stratosphäre.⁷⁰ Zwei Tage später, am 8. Juli 1947, verkündete der Presseoffizier des Roswell-Militärflughafens in New Mexiko, Walter Haut (1922–2005), dass eine »flying disc« gefunden worden sei. Dieser »Roswell-Zwischenfall« sollte zunächst wenig Aufsehen erregen, wurde aber 30 Jahre (1977) und 50 Jahre später (1997) zu einem zentralen Ereignis des UFO-Mythos stilisiert: In dem »Flugscheiben-Wrack« hätten sich angeblich menschenähnliche außerirdische Lebewesen befunden, deren Leichname vom Militär bis in die Gegenwart in der so genannten »Area 51«, einem Sperrgebiet der USAF in Nevada aufbewahrt würden.⁷¹

Da auch US-Militärs im Juli 1947 ungewöhnliche Flugobjekte im weitesten Sinne sichteten, sah sich die US Army Air Force⁷² gezwungen, eine Untersuchung einzuleiten. Zuständig war die Technical Intelligence Division (TID) des Air Materiel Command auf dem Wright-Patterson-Airfield in Ohio, wo auch deutsche Beutewaffen und Flugzeuge aus dem Zweiten Weltkrieg untersucht wurden.⁷³ Die TID ging davon aus, dass die »Fliegenden Teller« insofern echt waren, als dass es sich nicht um optische Täuschungen oder Schwindeleien der Augenzeugen handelte. Es gab zwei Erklärungsmodelle: eine irdische oder eine außerirdische Herkunft. Für die irdische Herkunft schienen in erster Linie die Sowjets infrage zu kommen, denen zugetraut wurde, mit Hilfe erbeuteter deutscher Forschungsunterlagen ein Hochleistungsflugzeug konstruiert zu haben. Der zweite irdische »Kandidat« war eine eigene Konstruktion, da die US Navy Air Force mit dem »Fliegenden Pfannkuchen« (*flying pancake*), dem Flugzeug-Prototyp Chance Vought XF5U-1, experimentierte, der auf den ersten Blick einer fliegenden Scheibe ähnelt, jedoch von zwei konventionellen Propellermotoren angetrieben wurde und nicht ansatzweise für die beobachteten Flugleistungen in Frage kam. Im aerodynamisch-technischen Sinn war der »Pfannkuchen« ein Kreisflügelflugzeug, also ein »normales« Flugzeug, das trotz seiner runden Flügelform Bug und Heck besaß und normal startete und landete.

Gegen Ende des Jahres 1947 wurden die Sowjets zu einem heißen Kandidaten und es wurden Untersuchungen über mögliche deutsche Projekte und sowjetische Versuche eingeleitet.⁷⁴ Parallel dazu trat ein Mann auf die Bühne, der dem UFO-Phänomen enorme Aufmerksamkeit zukommen lassen sollte, falls er nicht, wie durchaus nicht abwegig vermutet wird, das »Phänomen« überhaupt erfunden hat: Raymond A. »Ray« Palmer (1910–1977), Science Fiction-Autor und Herausgeber in den USA. Von 1945 bis 1947 hatte Palmer in seinem Magazin »Amazing Stories« (AMZ) die Phantasien von Richard

70 Ebd., S. 10.

71 Ebd., S. 245–251. »Area 51« ist eine informelle Bezeichnung für Homey Airport, der wiederum Teil der Nellis Air Force Base im südlichen Nevada ist.

72 Die US Air Force wurde erst im Laufe des Jahres gegründet. Wie in vielen anderen Staaten waren die Luftstreitkräfte bis dahin in Land- und Marineluftstreitkräfte getrennt gewesen.

73 Vgl. Gimbel, Science.

74 Peebles, Watch the Skies! S. 12.

Shaver (1907–1975) als reale Erlebnisse verkauft. Shaver behauptete, ein »rassisches« Gedächtnis uralter Menschheitsgeschichte der fiktiven Kontinente Lemuria, Atlantis und Mu zu besitzen. Seine erste in »AMZ« veröffentlichte Geschichte erschien im März 1945 sinnigerweise unter dem Titel »I remember Lemuria«. In Kürze sammelten sich unter dem Label »Shaverism« Tausende von Fans bzw. Anhängern, die an Shavers unterirdische DEROS (*Detrimental Robots*, also Schädliche Roboter) glaubten. Die AMZ Juni-Ausgabe von 1947 – dem Monat von Arnolds UFO-Sichtung – bestand nur aus Shavers Phantasmen.⁷⁵ Kaum hatte Arnold seine UFOs gesichtet, sprang Palmer auf den abfahrenden Untertassen-Zug auf und gründete 1948 das Magazin »Fate«, das paranormalen Phänomenen gewidmet war. Autor der ersten Kurzgeschichte der Erstausgabe war niemand anderer als der UFO-Sichter Kenneth Arnold. Der Titel war kaum überraschend: »I did see a flying saucer«, doch nach Daniel Cohen (1936–2018) war die Geschichte in Palmers Stil verfasst:

Es war Ray Palmer der als erster die Theorie populär machte, dass die Untertassen außerirdische Raumschiffe sind, es war Palmer der die Idee entwickelte, dass es eine Verschwörung des Schweigens gibt ... Kurz, es war Ray Palmer der den Ton für eine ganze Generation von Fliegenden Untertassen-Begeisterten angab.⁷⁶

Während Palmer und Arnold – beide veröffentlichten 1952 gemeinsam »The Coming of the Saucers« – auf der publizistischen Ebene den UFO-Mythos fortschrieben, waren die US-Militärs weiterhin ratlos. Im September 1947 forderte Generalleutnant Nathan F. Twining, Chef der TID der nunmehr gegründeten USAF, ein ständiges Projekt zur Beobachtung des »Teller«-Phänomens.⁷⁷ Ende des Jahres waren auch die internen Untersuchungen über die deutschen Forschungen im Zweiten Weltkrieg abgeschlossen. Danach war klar, dass die bekannten Werkstoffe – gleich ob deutsch, sowjetisch oder letztlich auch amerikanisch – niemals in der Lage waren, die Konstruktion eines Fluggeräts mit den beobachteten Leistungen zu ermöglichen. TID schloss eine außerirdische Herkunft nicht mehr aus. Diese Annahme beruhte allerdings auf der Prämisse, dass es sich bei den beobachteten »Tellern« oder »Scheiben« tatsächlich um reale Objekte handelte. Derartige Fluggeräte konnten nur von einer hoch technisierten,

75 Eintrag: Shaver, Richard S(harpe), in: Nicholls, Peter (Hg.): *The encyclopedia of Science Fiction. An illustrated A to Z*, London u.a. 1981, S. 540. Zu »Amazing Stories« vgl. Eintrag: SF Magazines, in: ebd., S. 525ff.

76 »It was Ray Palmer who first gave extensive publicity to the theory that the saucers were extraterrestrial spaceships; it was Palmer who developed the idea that there was a conspiracy of silence ... It was, in short, Ray Palmer who set the tone for an entire generation of flying saucer enthusiasts.«; Cohen, Daniel: *Myths of the Space Age*, New York 1967, S. 135. Vgl. auch: Kirstein, Dennis: *Die Geburtsstunde der fliegenden Untertassen – Kenneth Arnold und das Fate Magazin*; www.ufo-information.de; Zugriff 04.01.2021.

77 Peebles, *Watch the Skies!* S. 16.

nicht-irdischen Zivilisation stammen.⁷⁸ Am 30. Dezember 1947 wurde durch Generalmajor Laurence C. Craigie, Director of Research and Developments bei der US Air Force, »Project Sign« ins Leben gerufen. Es wurde unter mehreren Namensänderungen, zuletzt »Bluebook« bis 1969 weitergeführt und aufgrund des Condon-Reports eingestellt. Ziel war die Sammlung und Auswertung von UFO-Sichtungen, wobei dieser Begriff erst im Januar 1948 geprägt wurde.⁷⁹

1.3 Januar 1950: »The Flying Saucers Are Real« von Major Keyhoe

Drei UFO-Sichtungen erregten in den USA 1948 besonderes öffentliches Interesse und dienten Donald E. Keyhoe als Beweise für das Vorhandensein außerirdischer Fliegender Teller:

1. der Mantell-Zwischenfall am 7. Januar in Kentucky,
2. die Chiles-Whitted-Sichtung am 24. Juli über Alabama,
3. der so genannte Gorman-Luftkampf (Gorman *dogfight*) am 1. Oktober des Jahres über Fargo/Nord-Dakota.

Das spektakulärste Ereignis der ersten UFO-Welle war der Mantell-Zwischenfall vom 7. Januar 1948 in Kentucky, da der Pilot, Hauptmann Thomas F. Mantell (Jg. 1922), dabei tödlich verunglückte. Mantell war Staffelführer von vier konventionell motorgetriebenen Jagdflugzeugen des Typs P-51 »Mustang«. Die Staffel flog an diesem Tag vom Militärflughafen Marietta/Georgia zum Stützpunkt Standiford/Kentucky. Obwohl die »Mustang« ein Höhenjäger mit einer Dienstgipfelhöhe von rund 12.000 Metern war, war Mantells Staffel nicht mit einer dazu notwendigen speziellen Sauerstoffversorgung ausgerüstet, da es sich um einen niedrigeren Routineflug handelte.

Um 13.20 Uhr teilte die Staatspolizei von Kentucky den Militärbehörden mit, dass über Mansville ein ungewöhnliches kreisförmiges Flugzeug mit einem Durchmesser von bis zu 300 Fuß, also rund 100 Metern, gesichtet worden war. Diese Beobachtung wurde von mehreren USAF-Angehörigen bestätigt. Auf Anforderung des Militärflughafen Godman machte sich Mantell mit drei Maschinen auf die Suche nach dem beobachteten Objekt, während der vierte Pilot den ursprünglichen Kurs auf Standiford beibehielt. Gegen 14.45 Uhr hatte die Staffel Sichtkontakt. Mantell beschrieb das Objekt als metallisch bzw. Reflektion von Sonnenlicht auf Metall und bestätigte eine »enorme« Größe. Auf 22.000 Fuß Höhe, also rund 6.750 Meter, brachen zwei Piloten aufgrund von mangelnder Sauerstoffzufuhr den Aufstieg ab und beobachteten, dass Mantell bei 22.500 Fuß weiterhin aufstieg. Mantell kündigte an, auf bis zu 25.000 Fuß (7.600 Meter) aufsteigen zu wollen, danach brach der Funkkontakt ab. Aufgrund mangelnder Sauerstoffzufuhr beim

⁷⁸ Ebd.

⁷⁹ Ebd., sowie S. 34.

Höhenflug verlor Mantell das Bewusstsein und stürzte nahe einer Farm ab; die Maschine zerbrach schon in der Luft in Einzelteile. Die beiden begleitenden Piloten hatten den Absturz nicht bemerkt und flogen ihr ursprüngliches Ziel an.⁸⁰ Das Objekt wurde von verschiedenen Zeugen noch später gesichtet und von dem Astronomen Carl Seyfert zwischen 16.30 und 16.45 Uhr bei Nashville, Tennessee als Ballon angesprochen. Andere Beobachter sprachen von einem feurigen Gebilde.⁸¹

Die lokale Presse bezeichnete das Objekt umgehend als Fliegende Untertasse. Gerüchte kursierten, dass Mantells Absturz durch eine sowjetische Rakete verursacht worden sei. Die USAF untersuchte sowohl den Unfall an sich als auch die Sichtungen. Als Unfallursache wurde indirekt Sauerstoffmangel angesehen. Allerdings hatte Mantell nach Meinung der USAF beim Sturzflug der Maschine das Bewusstsein wieder erlangt und versucht, sie abzufangen, wobei sie im Flug zerbrach. Weder wiesen die Flugzeugüberreste radioaktive Strahlung auf noch waren in Mantells Körper Schusswunden gefunden worden. Das gesichtete Objekt wurde als die Venus identifiziert, die aufgrund ihrer außergewöhnlichen Helligkeit in den Morgen- und Abendstunden bis in die Gegenwart für tausende von UFO-Sichtungen verantwortlich gemacht wird.⁸²

Keyholes zweiter Fall war die sogenannte Chiles-Whitted-Sichtung am 24. Juli 1948 über Montgomery, Alabama. Die Verkehrspiloten Clarence S. Chiles und John B. Whitted des Eastern Airline Flugs 576 beobachteten gegen 02.45 Uhr für zehn Sekunden ein scheinbar rund 30 Meter langes und etwa 10 Meter durchmessendes zylindrisches, flügelloses Objekt, das in der Mitte durchsichtig war und leuchtete. »Project Sign«-Mitarbeiter ordneten die Sichtung als außerirdisches Flugobjekt ein, der Astronom J. Allen Hynek (1910–1986) hielt es für einen sehr hellen Kometen.⁸³

Ein weiterer spektakulärer Fall war der so genannte Gorman-Luftkampf am 1. Oktober 1948 über Nord-Dakota. Der Oberleutnant der North Dakota Air National Guard George F. Gorman befand sich mit einer Mustang F-51 auf einem Nachtübungsflug im Raum Fargo, als er um 21.00 Uhr ein hell leuchtendes Objekt sichtete. Bei der Verfolgung wechselte das Objekt ständig die Position. Gorman verfolgte das Objekt bis 21.27 Uhr, als es verschwand. Mitarbeiter von »Project Sign« erschienen wenige Stunden später in Fargo und interviewten Gorman sowie einen Zivilpiloten und einen Fluggast, die das Objekt anfänglich ebenfalls gesehen hatten, wie auch zwei Mitglieder der Towerbesatzung. Ungewöhnlich waren die Länge der Sichtsungszeit und die Bewegungen des Objekts, die auf eine intelligente Steuerung schließen ließ. Die »Sign«-Mitarbeiter vermuteten einen beleuchteten Wetterballon, der zehn Minuten vor Eintreffen Gormans über Fargo aufgestiegen war. Der Astronom Donald H. Menzel (1901–1976) hielt die Erklärung nicht für

80 Ebd., S. 18ff.

81 Ebd., S. 20.

82 Ebd., S. 21. Vgl. auch Eintrag: Venus: in Sachs, *The UFO Encyclopedia*, S. 353f. Die Venus ist am irdischen Himmel nach Sonne und Mond der dritthellste Himmelskörper.

83 Peebles, *Watch the Skies!* S. 22f.

ausreichend und ging davon aus, dass Gorman den Planeten Jupiter mit dem Flugobjekt verwechselt hatte.⁸⁴

Als Initialzündung des modernen UFO-Phänomens und der Ufologie kann der im Januar 1950 bereits oben erwähnte Artikel von Donald E. Keyhoe in »True« angesehen werden. Direkt im Anschluss erfolgte nicht nur die bis dahin beispiellose Welle von UFO-Sichtungen, sondern es kam zu einem Boom von Filmproduktionen, Literatur und zur Entstehung der Legende von den deutschen Flugscheiben. Auffällig ist, dass im selben Monat wie Keyhoes Artikel ein heute fast vergessener Spielfilm seine Uraufführung erlebte, dessen Titel Programm war: »The Flying Saucer« (USA 1950, Regie: Mikel Conrad). Die extraterrestrische Hypothese spielt hierin keine Rolle: Russische Agenten wollen in Alaska die Flugscheibe eines amerikanischen Erfinders entführen, wobei sie sich des Deutschen »Hans« bedienen.⁸⁵

Ende Januar 1950 begann auch die westdeutsche Presse, teilweise mit direktem Bezug auf Keyhoe, über das UFO-Phänomen zu berichten, so beispielsweise »Die Welt« am 26. Januar 1950 und die »Badischen Neuesten Nachrichten« am Folgetag. Der erste Verdacht, dass es sich bei den Fliegenden Untertassen um russische Objekte auf der Grundlage erbeuteter deutscher V-Waffen handeln könnte, wurde vom ehemaligen österreichischen Kronprinzen Otto von Habsburg geäußert und am 13. März 1950 in der »Mittelbayerischen Zeitung« veröffentlicht.⁸⁶

Möglicherweise war das Zusammentreffen zwischen der Uraufführung von »The Flying Saucer« und Keyhoes Artikel im Januar 1950 in »True« reiner Zufall. Keyhoe war 1925 aufgrund eines Flugunfalls aus dem US Marine Corps ausgeschieden und hatte sich danach schriftstellerisch sowohl als Sachbuchautor als auch im weitesten Sinne als Science Fiction- und Fantasy-Autor betätigt. Seine Fliegerhelden Philip Strange und Richard Knight, die er in den 1930er Jahren in Pulp-Magazinen wie »Flying Aces« auftreten ließ, verfügten sogar über übernatürliche Fähigkeiten.⁸⁷ 1956 diente sein Werk »Flying Saucers from Outer Space«, das in der Bundesrepublik 1954 unter dem wesentlich seriöser klingenden Titel »Der Weltraum rückt uns näher« veröffentlicht worden war, als Vorlage für den Spielfilm »Fliegende Untertassen greifen an« (USA 1956, Earth

84 Ebd., S. 24ff. Vgl. Eintrag: Fargo, North Dakota, in: Sachs, The UFO Encyclopedia, S. 99f.

85 Warren, Keep watching the Skies! S. 292f. Die Billigproduktion mit kaum bekannten Darstellern war nach dem Filmserial »Bruce Gentry – Daredevil of the Skies« (USA 1949, Regie: Gordon Spencer Bennet) die zweite Filmproduktion, die sich des UFO-Themas annahm. In beiden Produktionen waren die UFOs jedoch irdischer Herkunft.

86 Gespenstische Begegnung in der Luft. Fliegende Zigarren und Untertassen, in: Die Welt v. 26.01.1950. Flugzeuge von einem unbekannten Planeten? In: Badische Neueste Nachrichten v. 27.01.1950. Made in Russia? In: Mittelbayerische Zeitung v. 13.03.1950, in André Kramer: Fliegende Untertassen in deutschsprachigen Presseberichten 1950, in: jufof – journal für ufo-forschung, 41. Jg., Nr. 252, 06/2020, S. 165–188, hier S. 165ff.

87 Hanley, Terence E.: Tellers of Weird Tales: Donald E. Keyhoe (1897–1988) v. 11.04.2012; <http://tellersofweirdtales.blogspot.com>; Zugriff v. 12.09.2018. Zu den Pulp-Magazinen vgl. Eintrag »Pulp Magazines«, in: Nicholls, The encyclopedia of Science Fiction, S. 484ff.

vs. *The Flying Saucers*, Regie: Fred F. Sears), einen der notorischen Invasionsfilme der 1950er Jahre: Außerirdische wollen die Erde erobern, was rechtzeitig durch die Erfindung einer Superstrahlenwaffe verhindert wird.⁸⁸ Von 1957 bis 1969 war Keyhoe Vorsitzender des National Investigation Committee on Aerial Phenomena (NICAP), einer privaten UFO-Forschungsgesellschaft, die zeitweise bis zu 2.900 Mitglieder besaß. Keyhoe war damit einer der einflussreichsten Ufologen der USA.⁸⁹ 1970 hatte er einen kurzen Auftritt in Rainer Erlers ZDF-Produktion »Die Delegation«, einem Science Fiction-Fernsehfilm über die Landung von Außerirdischen, der seinerzeit aufgrund seines dokumentarischen Stils Aufsehen erregte.⁹⁰

Im Mai 1949 erhielt Keyhoe ein Telegramm von Ken Purdy (1913–1972), Herausgeber des Magazins »True«. Purdy, der angeblich im Zweiten Weltkrieg einer Propaganda-Abteilung der US Army angehört hatte, war fest davon überzeugt, dass UFOs real waren, die USAF aber ihre wahre Herkunft verschleierte – entweder waren es US-Geheimwaffen oder aber sowjetische Fluggeräte. Bei einem Treffen mit Purdy brachte Keyhoe die extra-terrestrische Alternative ins Spiel. Gegen geheime US-Projekte sprach nach seiner Auffassung die allzu leichte Beobachtungsmöglichkeit, gegen sowjetische Versuche die Gefahr eines Absturzes über fremdem Territorium, was die Bergung eines Wracks durch den Gegner ermöglichen würde. Im Juni 1949 traf sich Keyhoe erneut mit Purdy und dem Fachbereichsleiter für Luftfahrt, Ken DuBarry (dem Verfasser nicht nachweisbar). Keyhoe skizzierte vier mögliche Erklärungen für UFOs:

1. sie existieren nicht,
2. es handelt sich um sowjetische Fernlenkraketen,
3. es handelt sich um US-amerikanische Fernlenkraketen,
4. sie sind interplanetarischer Herkunft.⁹¹

Spätestens zu diesem Zeitpunkt erfuhr Keyhoe von der ersten »UFO-Welle« in den USA 1896/97. »Geheimnisvolle Luftschiffe« waren damals ein Medienphänomen, das insbesondere im Mittleren Westen der USA in Erscheinung trat. In einigen Fällen hatten angebliche Augenzeugen sogar mit den Insassen, allerdings recht irdischer Art, gesprochen. Die Welle ebte im Frühjahr 1897 ab, zumal niemand auch nur ein Patent für ein den Sichtungen entsprechendes Luftschiff anmeldete, geschweige ein solches

88 Warren, *Keep watching the Skies!* S. 242.

89 Vgl. Eintrag: Keyhoe, Donald E., in: Sachs, *The UFO Encyclopedia*, S. 171.

90 Hahn, Ronald M./Jansen, Volker: *Lexikon des Science Fiction Films*. 720 Filme von 1902 bis 1983, München 1983, S. 87f.

91 Peebles, S. 38. Offenbar wurde die näher liegende Erklärung, dass es sich um Fehlinterpretationen astronomischer oder meteorologischer Phänomene handeln könnte, nicht in Betracht gezogen, wie sie der deutsche Meteorologe Siegfried Schöpfer (1908–2007) schon 1955 skizzierte. – Siegfried Schöpfer: *Fliegende Untertassen. Ja oder Nein?* 2. Aufl. Lüneburg 1980 (Erstausgabe Stuttgart/Weil 1955).

Fluggerät der Öffentlichkeit präsentierte.⁹² Keyhoe folgerte allerdings daraus, dass diese Luftschiffe außerirdischer Herkunft gewesen sein mussten, da seinerzeit keine entsprechenden irdischen Konstruktionen existierten.⁹³

Im Sommer und Herbst 1949 reiste Keyhoe quer durch die USA und interviewte Zeugen von UFO-Sichtungen. In diesen Zeitraum fällt auch die Zündung der ersten sowjetischen Atombombe am 29. August 1949, die das atomare Wettrüsten in Gang setzte. Keyhoe hatte allerdings keinen Zugang zu USAF-Untersuchungen; seine Quellen waren Zeitungsmeldungen, Gerüchte und »Flughafenklatsch« (*airport gossip*), denen er schlicht Wahrheitscharakter zubilligte. Auch riss er vermutlich Aussagen der USAF aus dem Zusammenhang und interpretierte sie in seinem Sinn. Peebles hegte den Verdacht, dass sich Keyhoe nach dem Niedergang der Pulp-Magazine Ende der 1940er Jahre bewusst dem UFO-Phänomen als neuem Geschäftsfeld zugewandt hatte.⁹⁴

Im Oktober 1949 legten sich Keyhoe und Purdy endgültig auf die extraterrestrische Herkunft der UFOs fest. Im Januar 1950 erschien dann »The Flying Saucers Are Real« mit folgenden Hypothesen:

1. In den letzten 175 Jahren ist die Erde von intelligenten Lebewesen anderer Planeten beobachtet worden,
2. Die Beobachtung hat sich in den letzten zwei Jahren intensiviert,
3. Dabei wurden drei Raumschiff-Typen beobachtet: eine kleine unbemannte Scheibe mit einem »Fernsehsender« (television transmitter), eine große metallene Scheibe nach dem Hubschrauberprinzip und ein zylindrisches, flügelloses Flugzeug,
4. Die Operationsweise dieser Fluggeräte entspricht den Vorstellungen einer zukünftigen US-amerikanischen Raumfahrt.⁹⁵

Keyhoe erweiterte den Artikel zu einem Buch, das 1950 unter demselben Titel veröffentlicht wurde. Purdy lancierte in »True« noch im März 1950 einen weiteren Artikel zum UFO-Thema, der von dem Korvettenkapitän (Commander) der US-Marine Robert B. McLaughlin stammte: »How Scientists Tracked Flying Saucers«. McLaughlin behauptete, im Dienst mit anderen Marineangehörigen mehrfach Fliegende Untertassen gesichtet zu haben, so am 24. April 1949. Auch er ging davon aus, dass es sich um ein von intelligenten Lebewesen gesteuertes Raumschiff von einem anderen Planeten gehandelt habe.⁹⁶

Beide Artikel setzten im Frühjahr 1950 eine Welle von Sichtungen und eine weitere Berichterstattung in Gang, die das Thema in den Kontext der allgemeinen Atmosphäre

92 Cohen, Daniel: *The Great Airship Mystery*, New York 1981. Die Sichtungswelle erstreckte sich von November 1896 bis April 1897. Im Gegensatz zur UFO-Welle ab 1947 geriet die Luftschiff-Sichtungswelle in Vergessenheit; S. 194.

93 Peebles, *Watch the Skies!* S. 39.

94 Ebd., S. 37. Die Pulp-Magazine, mehr oder weniger identisch mit dem deutschen »Groschenheft«, also Hefroman, wurden Ende der 1940er Jahre durch das neue Format des Taschenbuchs verdrängt.

95 Ebd., S. 41.

96 Ebd., S. 43.

des Kalten Krieges stellte: Osteuropa war nun vollständig unter sowjetischer Kontrolle und Mao Zedong hatte am 21. September 1949 die Volksrepublik China ausgerufen. Daraus erwuchs eine paranoide Spionagefurcht. In den USA waren Judith Coplon und Alger Hiss wegen Atomspionage festgenommen worden, Klaus Fuchs desgleichen am 2. Februar 1950 in Großbritannien. Am 9. Februar begann US-Senator Joseph McCarthy mit seiner »Hexenjagd« auf Kommunisten. Im Juni 1950 gaben Harry Gold und David Greenglass zu, im Auftrag des Ehepaars Julius und Ethel Rosenberg Atombombengeheimnisse an die UdSSR geliefert zu haben. Am 25. Juni überschritten nordkoreanische Truppen die Grenze zu Südkorea und lösten den Koreakrieg aus. Ein 3. Weltkrieg schien durchaus möglich.⁹⁷

1.4 März 1950: Die Erfindung der deutschen Flugscheiben in Italien

Am 25. März 1950 – im Monat der Publikation von McLaughlins Artikel und drei Monate nach Keyhoses Veröffentlichung – kam aus Italien eine sensationelle Nachricht, die die extraterrestrische Hypothese in Frage stellte. Der italienische Ingenieur und Ex-Minister eines der Kabinette Mussolinis, Giuseppe Belluzzo (1876–1952), veröffentlichte in der populären Tageszeitung »Giornale d'Italia« den Artikel »I dischi volanti furono ideati nel 1942 in Italia e in Germania« (»Die Fliegenden Teller wurden 1942 in Italien und in Deutschland erfunden«). Am selben Tag veröffentlichte die Frankfurter »Abendpost« den Artikel »Das musste ja kommen. »Fliegende Untertassen« bereits während des Krieges«. Laut Belluzzo hätten Hitler und Mussolini bereits 1942 Experimente mit Fliegenden Tellern durchführen lassen. Er habe selbst Pläne für die Fluggeräte entworfen, die allerdings 1943 beim Sturz Mussolinis verloren gingen. Die Flugscheiben sollten Explosivgeschosse tragen, nunmehr könnten sie Atombomben transportieren und ganze Städte zerstören:

Die von ihm entworfene »Untertasse« habe einen Durchmesser von zehn Meter gehabt, sagte Belluzzo. Einen größeren Umfang halte er aus technischen Gründen für unpraktisch. Das Prinzip der rotierenden Scheibe sei sehr einfach. Sie könne aus Leichtmetall konstruiert werden. Zwei Strahlrohre an jeder Seite der rotierenden Scheibe in entgegengesetzter Richtung angebracht, gäben den Bewegungsantrieb.⁹⁸

Es dauerte eine Woche, bis sich auch »Der Spiegel« der sagenhaften deutschen Erfindung annahm. Er präsentierte eine Person, die ab diesem Zeitpunkt als Kronzeuge der

97 Ebd., S. 44.

98 Das musste ja kommen. »Fliegende Untertassen« bereits während des Krieges, in: »Abendpost« v. 25.03.1950, zitiert nach Schedel, Josef Otto: UFO-Zeichronik. Drei Jahrzehnte UFO-Geschichte in Wort und Bild. Archivierte Medienausschnitte aus den dreißiger, vierziger und fünfziger Jahren, Marktoberdorf 2010, S. 33.



Abb. 4 Fliegende Flugscheiben als italienische Erfindung, aus: »Nordwest-Zeitung« vom 31. März 1950, S. 3.

Flugscheibenlegende dienen sollte: Den Bremerhavener Techniker Rudolf Schriever (1909–1953). Allerdings war Schriever in seinen Äußerungen recht zurückhaltend. Er behauptete lediglich, nach dem Vorbild eines Kinderspielzeugs wie dem auch heute noch als »Twirly«-Propellerspiel vertriebenen »Fliegenden Rotor«, das Modell eines bemannten Flugkreisels entworfen zu haben. Bereits einen Tag nach dem »Spiegel«-Artikel griff auch die Oldenburger »Nordwest-Zeitung« (NWZ) das Thema auf und publizierte über Belluzzo einen Kurzartikel unter dem Titel »1941 erfand er fliegende Untertassen« (Abb. 4).⁹⁹

99 O.V.: 1941 erfand er »fliegende Untertassen«, in: Nordwest-Zeitung (Oldenburg) v. 31.03.1950, S. 3.

Nicht der Belluzzo-Artikel, sondern die globale »Untertassenwelle« brachte ebenfalls am 25. März 1950 die Redaktion der »Frankfurter Allgemeinen Zeitung« ins Grübeln:

Die Erde scheint gegenwärtig durch zahlreiche Geschwader »fliegender Untertassen« ernsthaft bedroht zu sein. Alle jene Menschen, und es gibt deren nicht wenige, die von Sensationen leben, sind in den letzten Wochen auf ihre Kosten gekommen, denn die »fliegenden Untertassen« griffen sogar den Südpol an, singende Muezzine vergaßen auf ihren Minaretts vor Schreck das Gebet, und Alarmnachrichten aus aller Welt riefen die Erinnerung an das allzu realistische Hörspiel wach, das vor einigen Jahren den amerikanischen Hörern mit einer Landung von Marsmenschen auf der Erde panischen Schrecken einjagte.¹⁰⁰

Auch für die FAZ lagen Meteoritenschwärme und die Venus den Sichtungen zugrunde. Der Hinweis auf das Hörspiel bezog sich auf Orson Welles »The War of the Worlds« das bei der Ausstrahlung am 30. Oktober 1938 bei Hörern des Radiosenders CBS im Raum New York eine Panik auslöste.

Es stellt sich die Frage, warum zumindest Teile der deutschen Presse ohne jede kritische Anmerkung den Gedanken aufgriffen, die Fliegenden Untertassen seien eine deutsche Erfindung. Eine Erklärung dürfte die von Propagandaminister Joseph Goebbels im Oktober 1944 propagierte Perspektive deutscher Wunderwaffen sein. Und offenbar hatten auch US-amerikanische Militärs 1947 zumindest kurzfristig nicht ausgeschlossen, dass es sich bei den Sichtungen der Fliegenden Teller um sowjetische Geheimwaffen auf der Grundlage deutscher Forschungen handeln könnte.

Nun waren und sind jene deutschen »Wunderwaffen« bis in die Gegenwart ein beliebtes Sujet im Infotainment, insbesondere bei privaten Fernsehsendern. In der Tat war der Einsatz der Flugbombe »V 1«, offizielle Bezeichnung »Fieseler Fi 103«, heute als Marschflugkörper bezeichnet, und der »V 2«-Rakete, offiziell als »A 4« bezeichnet, gegen Ende des Zweiten Weltkriegs sensationell, zumal insbesondere das britische Militär ihrer Abwehr anfänglich hilflos gegenüber stand. Unbestritten ist auch, dass insbesondere das deutsche Heer der alliierten Seite in der Entwicklung der Raketentechnologie um rund zehn Jahre voraus war. Der durchaus rationale Hintergrund für diesen Vorsprung war ausgerechnet eine Klausel des Versailler Vertrags von 1919, die der Reichswehr den Besitz schwerer Artillerie und generell eine Luftwaffe verbot. Vermutlich, weil die Siegermächte des Ersten Weltkriegs die militärtechnische Nutzung von Raketen nicht in Betracht zogen, waren diese nicht in der Klausel enthalten. Die Reichswehr- bzw. ab 1935 Wehrmachtsführung sah dagegen in der Rakete sowohl eine mögliche Kompensation für schwere Artillerie als auch, insbesondere nach der verlorenen Luftschlacht um England 1941, für Einsätze schwerer Bomber.¹⁰¹ Die deutschen Wunderwaffen spielten nach dem Krieg sowohl in der populären Publizistik als auch in der deutschen und alliierten

100 E. T. B.: Saison in Untertassen. Die Menschen brauchen ihre Sensationen, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 25.03.1950, zitiert nach Schedel, UFO-Zeitchronik, S. 33.

101 Hölsken, Die V-Waffen, S. 205f.

Memoirenliteratur eine gewichtige Rolle. Sie wurden von alliierter Seite überschätzt und von deutscher Seite als mehr oder weniger geniale, zukunftsweisende Erfindungen interpretiert, die nur am mangelnden Sachverstand von NS-Größen wie Hitler und Göring gescheitert waren. Tatsächlich waren strukturelle Defizite für den späten Einsatz technisch überlegener Waffensysteme verantwortlich gewesen: Mangelndes Fachpersonal, insbesondere Ingenieure und Facharbeiter, mangelnde materielle Kapazitäten, die durch alliierte Bombenangriffe weiter reduziert wurden, negative Auswirkungen des polykratischen NS-Herrschaftssystems sowie die Konkurrenz von Luftfahrtunternehmen wie Heinkel und Messerschmitt untereinander. An diesen Problemen konnte auch der massenhafte Arbeitseinsatz von Fremdarbeitern und KZ-Insassen in Form brutalster Zwangsarbeit für die Rüstungsindustrie nichts ändern.¹⁰² Das bis zur Kapitulation am 8. Mai 1945 teilweise an Projekten wie dem Strahltriebwerksbomber Junkers »Ju 287« weitergearbeitet wurde, der frühestens 1946 in Vorserie gehen sollte, war wohl einerseits durch die eigene Propaganda geschaffenen Handlungszwängen geschuldet. Andererseits hatten Wissenschaftler und Techniker einen guten Grund, die Arbeitsstäbe aufrecht zu erhalten: die Vermeidung eines möglicherweise tödlichen Fronteinsatzes in letzter Minute.¹⁰³

Bereits in den 1970er Jahren hatte sich zu den Wunderwaffen ein Literaturberg von uneinheitlicher Qualität angehäuft. Das Grundproblem aller dieser Publikationen war die Vernichtung des größten Teils der Luftwaffenakten am Kriegsende durch die Luftwaffe selbst.¹⁰⁴ Die Wunderwaffenlegende stützte sich aufgrund der dünnen Quellenlage vor allem auf Memoirenliteratur von ehemaligen Offizieren und Luftfahrtindustriellen.¹⁰⁵ Sensationelle Darstellungen wie Ernst Heinkels »Stürmisches Leben« (Stuttgart 1953) wurden in der Illustrierten »Quick« vorab gedruckt und auch von der englischsprachigen Presse »begierig«, so Ralf Schabel, aufgenommen, um zu demonstrieren, wie »gefährlich« die deutsche Seite gewesen sei.¹⁰⁶

Trotz der grundsätzlich problematischen Quellenlage sind immerhin die Akten von Generaloberst Erhard Milch (1892–1972), erhalten, der von 1941 bis 1944 als Generalluftzeugmeister für die Luftrüstung zuständig war. Sie wurden als die »Milch-Protokolle« bekannt, bereits in den 1960er Jahren in England von David Irving ausgewertet und 1968 an die Bundesrepublik zurückgegeben.¹⁰⁷ In Hinsicht auf die Flugscheibe, die angeblich

¹⁰² Vorwort von Josef Becker in: Schabel, *Die Illusion*, S. 11.

¹⁰³ Ebd.

¹⁰⁴ Ebd., S. 31. Vgl. Endres, Robert: Zum Verbleib der Luftwaffenakten beim Zusammenbruch 1945 und danach, in: Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hg.): 50 Jahre Luftwaffen- und Luftkriegsgeschichtsschreibung, Freiburg i. Br. 1970, S. 25–31.

¹⁰⁵ Schabel, *Die Illusion*, S. 31.

¹⁰⁶ Ebd., S. 29.

¹⁰⁷ Irving, David: *Die Tragödie der Deutschen Luftwaffe*. Aus den Akten und Erinnerungen von Feldmarschall Milch, Frankfurt am Main/Berlin/Wien 1970. Die Akten befinden sich im Bestand RL 3 des Bundesarchivs-Militärarchivs (BA-MA) in Freiburg i. Br.

bei höchster Geschwindigkeit abenteuerliche Manöver ausführen konnte, ist aufschlussreich, dass bereits vor der Kapitulation am 8. Mai 1945 alle Versuche einer steuerbaren Flugabwehrrakete eingestellt worden waren, da die damit verbundenen technischen Probleme auf absehbare Zeit als unlösbar galten.¹⁰⁸ Bereits 1975 wies ein seinerzeit anonymen Autor, der sich rund 20 Jahre später als Hans Justus Meier zu erkennen gab, in der Fachzeitschrift »LUFTFAHRT international« in einer aerodynamisch-technischen Analyse der Flugscheibenlegende darauf hin, dass die Milch-Protokolle keinerlei Hinweise auf Arbeiten an einer Flugscheibe beinhalten.¹⁰⁹

Nur im Kontext des Wunderwaffenmythos ist halbwegs nachvollziehbar, warum ein Teil der Presse die Erzählung von deutschen Flugscheiben kolportierte.

¹⁰⁸ Schabel, *Die Illusion*, S. 280f.

¹⁰⁹ O.V. [Hans Justus Meier]: Deutsche Flugkreisel. Gab's die? In: *LUFTFAHRT international*, Nr. 9, Mai/Juni 1975, S. 1361–1371, hier S. 1367. In dem Artikel von Hans Justus Meier: Fragen zum Thema einer deutschen »fliegenden Untertasse«, in: Miranda, J[usto]./Mercado, P[aula].: *Flugzeug Profile* Nr. 23: Deutsche Kreisflügelflugzeuge, Illertissen o.J., [1997], S. 23f., gab Meier an, Autor des Artikels von 1975 zu sein.

2

Deutsche Flugkreisel und Flugscheiben in der Presse 1950–1954

2.1 1950: Die Geburt einer Legende: »Il Giornale d'Italia« und die deutsche Presse

In der Ausgabe von Samstag, 25. März 1950 wartete die italienische Tageszeitung »Il Giornale d'Italia« mit einer sensationellen Meldung auf. Unter dem Titel »I dischi volanti furono ideati nel 1942 in Italia e in Germania« (»Die fliegenden Scheiben wurden 1942 in Italien und in Deutschland entworfen«) behauptete der 74 Jahre alte Konstrukteur und Ingenieur Giuseppe Belluzzo (1876–1952), dass die weltweit gesichteten Flugscheiben ab 1941 in Deutschland gebaut wurden.¹ Belluzzo, in der deutschen Presse und der Folgeliteratur oftmals als Bellonzo titulierte, war von 1925 bis 1929 Minister im Kabinett Mussolini und ein anerkannter Konstrukteur von Dampfturbinen.² Die Oldenburger »Nordwest-Zeitung« (NWZ) veröffentlichte am 31. März 1950, einen Tag nach dem »Spiegel«-Artikel eine Kurznotiz, derzufolge Belluzzo einen »sensationellen Beitrag zum Thema ›Fliegende Untertassen‹« geliefert habe. Danach hatte er 1941 eine rotierende Scheibe erfunden, die als Angriffswaffe dienen sollte, jedoch nicht mehr zum Einsatz kam. Der Artikel enthält ein Foto von Belluzzo am Schreibtisch sowie eine Reproduktion des Flugscheibenentwurfs, wie er im »Giornale« eine Woche zuvor veröffentlicht worden war.³

Eine der ersten deutschen Zeitungen, die kolportierten, UFOs seien deutsche Flugscheiben, war die Frankfurter »Abendpost«⁴ vom 25. März 1950 – also demselben Tag wie der Artikel des »Giornale«.⁵ Hitler und Mussolini hätten bereits 1942 Experimente mit

1 Il dischi volanti furono ideati nel 1942 in Italia e in Germania, in: Il Giornale d'Italia v. 25.03.1950. Reproduktion bei <http://misterobufo.corriere.it>; Zugriff v. 25.01.2021.

2 Zu Belluzzo vgl. Minesso, Michela: Giuseppe Belluzzo. Tecnico e politico nella storia d'Italia 1876–1952, Milano 2012. Minesso erwähnt keinerlei Flugscheiben, aber Belluzzo hatte noch im März 1949 eine Gesellschaft zur Turbinenkonstruktion gegründet, S. 382f.

3 1941 erfand er »fliegende Untertassen«, in: Nordwest-Zeitung v. 31.03.1950, S. 3.

4 Die von 1948 bis 1966 in Frankfurt am Main erscheinende Tageszeitung »Abendpost« war ein Boulevardblatt und besaß 1955 eine Auflage von rund 165.000; vgl. Pritzker, Kurt: Wem gehört Deutschland? Eine Chronik von Besitz und Macht, Wien/München/Basel 1957, S. 211.

5 Das musste ja kommen. »Fliegende Untertassen« bereits während des Krieges, in: Abendpost v. 25.03.1950, zitiert nach Schedel, UFO-Zeitchronik, S. 33.

Fliegenden Untertassen durchführen lassen. Belluzzo selbst habe die Pläne entworfen, die allerdings 1943 beim Sturz Mussolinis verloren gegangen seien.⁶ Heute könnten sie Atombomben tragen.⁷ Eine Woche später, am 30. März 1950, publizierte »Der Spiegel« die wohl in der Literatur und im Internet am häufigsten zitierte Quelle zum Flugscheibenmythos: »Untertassen. Sie fliegen aber doch« (Abb. 5).⁸ Der Autor ist unbekannt, griff jedoch offenbar auf ein Interview mit Rudolf Schriever zurück. Der Artikel konstatierte auf Grund einer »Lawine von Untertassenmeldungen« eine »Epidemie der fliegenden Scheiben« von Uruguay bis zur Türkei, die offensichtlich auf Keyhoses Artikel »The Flying Saucers Are Real« vom Januar im »True«-Magazin zurückgehe. »Der Spiegel« kolportierte wie schon die Frankfurter »Abendpost« und einen Tag später die »Nordwest-Zeitung« Belluzzos Darstellung, wonach er selbst Pläne für Flugscheiben in Form von 10 Meter durchmessenden rotierenden Leichtmetallscheiben erfunden habe. Als Treibstoff diene angeblich eine Mischung aus komprimierter Luft und Naphta. Das Gas strömte aus zwei entgegen gesetzten Strahlrohren, wodurch der Apparat in Bewegung versetzt wurde und abhob. Hitler und Mussolini hätten damit schon 1942 Versuche durchführen lassen, die Pläne seien allerdings 1943 auf der Flucht Mussolinis nach Norditalien verloren gegangen und würden wahrscheinlich momentan »von irgendeiner Großmacht zu Studienzwecken« genutzt.⁹ In Norddeutschland habe der 27jährige Bastler Hans-Joachim Brux erklärt, er habe bei Kriegsende im Junkers-Ausweichwerk in Brandis bei Leipzig Versuchsflugzeuge in Tellerform gesehen, die »Fliegende Bierdeckel« oder »Blattlaus« genannt wurden.¹⁰ Der »Spiegel« referierte dann UFO-Zwischenfälle von Gorman 1948 bis zum »Projekt Saucer« der US Air Force.¹¹ Danach habe Keyhoe in »True« »die Bombe platzen lassen«. In dieser »Treibhausatmosphäre« seien Gerüchte aufgetaucht, so etwa in der spanischen Zeitung »Madrid«, nach der Hitler im Himalaya lebe und von dort aus die Untertassen starte.¹²

Nach dieser allgemeinen Einführung in die UFO-Thematik kam »Der Spiegel« zur eigentlichen Sensation und zitierte den angeblichen Flugzeugbau-Ingenieur Rudolf Schriever aus Bremerhaven-Lehe, Flugkapitän a. D., der alle Meldungen über »fliegende Scheiben« gesammelt habe:

6 Der »Duce« war am 25. Juli 1943 von König Viktor Emanuel III. aufgrund eines Beschlusses des Faschistischen Großrates abgesetzt und von Carabinieri inhaftiert worden, woraufhin das faschistische System innerhalb kürzester Frist kollabierte. Er wurde am 12. September auf Befehl Hitlers von einem deutschen Fallschirmjägerkommando im Gran Sasso befreit und gründete im Norden Italiens die so genannte Republik von Salò, de facto ein deutscher Marionettenstaat.

7 Abendpost v. 25.03.1950.

8 Untertassen. Sie fliegen aber doch, in: Der Spiegel, Nr. 13 v. 30.03.1950, S. 33–35.

9 Ebd.

10 Brux tritt danach im F.U.-Diskurs nicht wieder in Erscheinung.

11 Vgl. Peebles, Watch the Skies, S. 24–27, 34, 38–41, 45.

12 Untertassen, Der Spiegel.

Ich habe gleich an mein Gerät gedacht, sagte der 40jährige, an den von mir konstruierten Flugkreisel.¹³

Laut »Spiegel« behauptete Schriever, die Idee zu einer Flugscheibe 1942 entwickelt zu haben, als er Chefpilot in Eger¹⁴ war. Sein Vorbild seien spielende Kinder gewesen, die einen waagrecht rotierenden Propeller von einem spiralförmig gedrehten Flachdraht in die Luft schnellten: »So wie diese Kinderpropeller kann auch eine runde Scheibe, wenn sie entsprechend konstruiert wird, emporschnellen«. Er habe nach einem Jahr, also 1943, tschechische Ingenieure in Prag mit Detailzeichnungen und statistischen Berechnungen betraut.¹⁵ Sein Leichtmetall-Flugkreisel habe aus drei Teilen bestanden:

1. einem Gondeloberteil in der Art einer abgeplatteten Kugel als Kommandostand mit Kontrollgeräten,
2. einem drehbaren Gondelunterteil,
3. einer rotierenden Schaufelblattscheibe analog zu einem Hubschrauber, das Auftrieb geben sollte. Die Schaufelblattscheibe sollte einen Durchmesser von 14,40 Meter besitzen. An der Unterseite waren drei Antriebsdüsen an hohlen Streben montiert, die den Treibstoff enthielten:

Die Düsen bringen die Scheibe zum Rotieren, durch die Verbrennungsgase entsteht der Eindruck einer feurigen Scheibe. Leistungen von 1650 bis zu 1800 Umdrehungen pro Minute können erreicht werden. Das entspricht einem Auftrieb von 100 Meter pro Sekunde. Bei einem normalen Jagdflugzeug sind es höchstens 25 m/sek.¹⁶

Die drei Meter langen Schaufelblätter seien verstellbar gewesen und konnten auf Gleit- oder Steigflug eingestellt werden. Sie ersetzten das Höhensteuer: »Sobald die Scheibe arbeitet, ersetzt sie die Tragfläche.« Sie »umlief« die Kommandogondel in einer Speziallagerung, die mit einer Ausgleichszahnung versehen war: »Auf diese Weise wollte Schriever verhindern, daß die Gondel durch die Rotation der Scheibe in entgegengesetzte Drehung gebracht wird.«¹⁷ Die Gondel sei um 360° drehbar und enthalte zwei Antriebsdüsen als Horizontal-Antriebsmittel. Für eine Kursänderung brauche der Pilot nur das Unterteil in die »entsprechende Richtung« zu drehen. Der Gondel-Durchmesser sollte 3,60 Meter betragen, die Höhe 3,20 Meter. Allen Berechnungen des Flugkreisels lagen angeblich die Antriebsdüsen des strahlgetriebenen Jagdbombers »Me 262« zugrunde.¹⁸ Mit diesen Strahldüsen sollte der drei Tonnen schwere Flugkreisel eine Horizontalgeschwindigkeit

13 Ebd.

14 Eger, Tschechisch Cheb, Stadt in Nordböhmen.

15 Untertassen, Der Spiegel.

16 Ebd.

17 Ebd.

18 Die Messerschmitt »Me 262« war das erste serienmäßig hergestellte Strahlflugzeug der Welt und wurde durch zwei Junkers Jumo 004-Triebwerke angetrieben. Der Erstflug fand am 18. Juli 1942 statt.

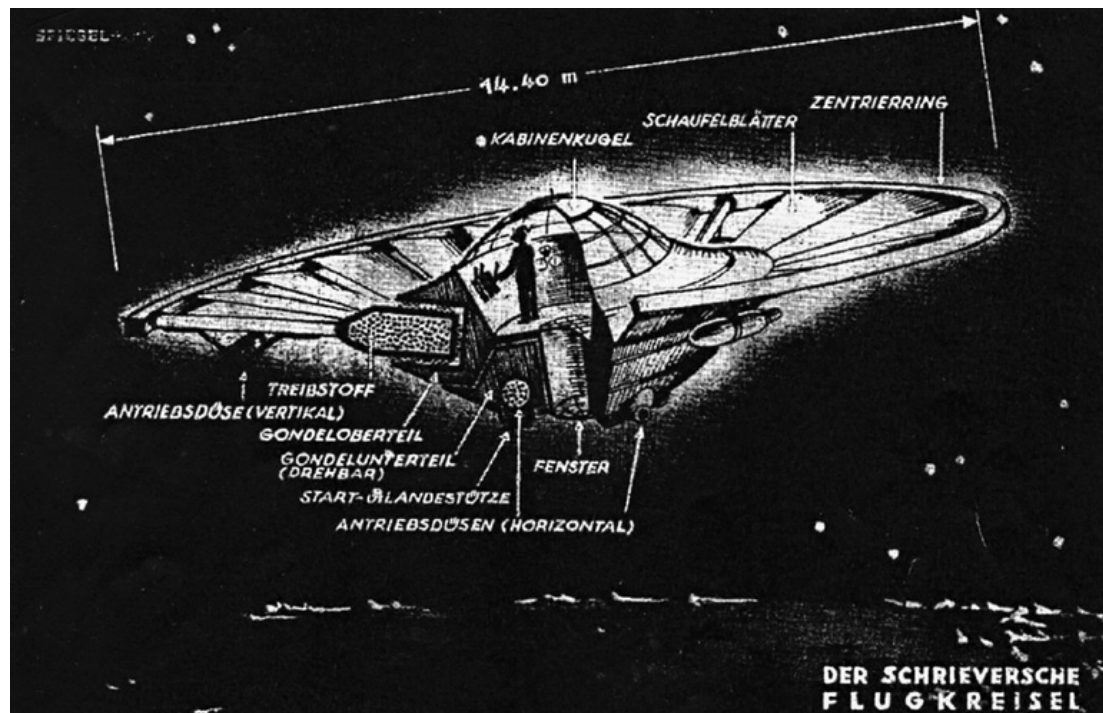


Abb. 5 Der Schrieversche Flugkreisel, aus: Der Spiegel Nr. 13 vom 30.03.1950, S. 33.

von 4.200 Stundenkilometern (!) entwickeln und eine Reichweite von rund 6.000 Kilometern besitzen. Spätestens bei diesen Angaben hätte halbwegs verantwortungsvollen Redakteuren klar sein müssen, dass es sich nur um die Beschreibung eines Phantasieprodukts handeln konnte, das zu den physikalischen Möglichkeiten in eklatantem Widerspruch steht.

Schriever bescheinigten dem Konzept weitere Vorzüge: Der Flugkreisel besäße »hervorragende« Start- und Landemöglichkeiten, einen geringen Luftwiderstand, eine verbesserte Steigfähigkeit, da das Gerät in der Luft stehen könne sowie eine Verbilligung der Herstellung. Er habe bis zum 14. April 1945 an seinen Plänen gearbeitet, die dann fertig waren. Er wollte sie dann dem RLM vorlegen – also nicht dem SS-Obergruppenführer und General der Waffen-SS Hans Kammler (1901–1945), der seit August 1944 für Entwicklung und Einsatz der so genannten »V-Waffen« zuständig war.¹⁹ Die Pläne wurden jedoch angeblich am 4. August 1948 aus Schrievers Werkstatt im Gartenhaus seiner Schwiegereltern in Bremerhaven-Lehe gestohlen wie auch das einzig existierende

¹⁹ Zu Kammler vgl. Reuter, Dean/Lowery, Colm/Chester, Keith: The hidden Nazi. The untold story of America's deal with the devil, Washington, D.C. 2019. Danach habe Kammler keinen Suizid begangen, wie seine Untergebenen ausgesagt hatten, sondern habe sich in US-amerikanische Gefangenschaft begeben. Sicher ist, dass Kammlers Leichnam nie (Stand 2021) gefunden bzw. identifiziert wurde.

Handmodell. Das Verfahren wegen Einbruchdiebstahls sei von der Kripo Bremerhaven eingestellt worden. Seitdem, so der »Spiegel«, habe Schriever

schon mit einigen Agenten fremder Mächte über ferne Länder und schöne Pläne parliert. Der Bremerhavener CIC²⁰ achtet um so mehr auf den Kraftfahrer Schriever, angestellt beim Motor Pool der U. S. Army.²¹

Für Schriever war der Flugkreisel »keine Spielerei«, laut »Spiegel« glaubte der Bremerhavener, dass Prager Ingenieure seinen Flugkreisel für »eine andere Macht« rekonstruiert hätten.²²

Praktisch übergangslos berichtete »Der Spiegel« nun von UFO-Sichtungen in Dublin, die von der dortigen »Teen-Age-Times« veröffentlicht wurde, einem Jugendmagazin, das erst im November 1949 gegründet worden war und schon im April 1950 wieder eingestellt wurde, möglicherweise aufgrund des UFO-Artikels. Die Dubliner publizierten ein Foto, das auch im »Spiegel«-Artikel reproduziert wurde und fünf Fliegende Untertassen in einer V-Formation zeigt. Doch letztlich wiegelte »Der Spiegel« das UFO-Phänomen ab und zitierte das US-Verteidigungsministerium, wonach die nationale Sicherheit nicht durch Fliegende Untertassen bedroht sei.²³

Das eigentlich Sensationelle am »Spiegel«-Artikel war weniger sein spekulativer Inhalt als vielmehr die Abwesenheit jeglichen kritisch reflektierenden Kommentars seitens der Redaktion, was weit reichende Folgen für die Zukunft haben sollte.

Allerdings war der »Spiegel«-Beitrag noch recht zurückhaltend im Vergleich zur Darstellung, die den Lesern eine Woche später in dem Boulevardblatt »die strasse. Die illustrierte Wochenzeitung« präsentiert wurde. Angeblich hatte »ein Mitarbeiter« Belluzzo interviewt, was schon dadurch unglaublich wirkt, als dass dieser Mitarbeiter namentlich nicht genannt wurde.²⁴ Im Interview stellte sich angeblich heraus, dass neben anderen Deutschen der »Ingenieur« Kurt Schnittke (1920–2001) in Regensburg an den Forschungen beteiligt war. Nun würden die Spekulationen enden, nach denen die »Untertassen«, wie einige ausländische Zeitungen behaupteten, Abgesandte des im Himalaja lebenden Hitler waren oder nach deutschen Presseberichten Abgesandte ferner Planeten. Nach Schnittke wurden durch den deutschen Konstrukteur Rentel und seine Mitarbeiter, die 1945 in die Sowjetunion gingen, deutsche und italienische Konstruktionen weiterentwickelt:

20 CIC = Central Intelligence Corps; seinerzeit ein Nachrichtendienst der U.S. Army, der entscheidend an der Operation Paperclip beteiligt war. Bremen einschließlich Bremerhavens gehörte als Enklave zur Amerikanischen Besatzungszone.

21 Untertassen, Der Spiegel.

22 Ebd.

23 Ebd.

24 Fliegende Untertassen – eine deutsche Erfindung, in: die strasse. Die illustrierte Wochenzeitung, Nr. 15, offenbar 9. April 1950, zitiert nach Schedel, UFO-Zeitchronik, S. 40f.

Es ist in diesem Zusammenhang nicht unwichtig zu betonen, dass die ersten »fliegenden Untertassen« vor drei Jahren tatsächlich in Polen, in Finnland und in Schweden gesichtet wurden.²⁵

Tatsache ist, dass Schnittke im Modellbau tätig war und möglicherweise Pilot bei Messerschmitt. Tatsache ist weiterhin, dass der Pressezeichner Günter Radtke (1920–2018) seit 1948 beim »Stern« tätig war und u.a. versiert auf die Darstellung futuristischer Projekte war, wie sie auch im »Stern« abgedruckt wurden. Radtke zeichnete für den Artikel einen »Schraubenflügel« mit einer Spannweite von 52 Metern (!), der am äußeren Ende sechs Meter breit sein sollte. Der senkrechte Start erfolgte bis auf 10.000 Meter Höhe durch einen Raketenantrieb.²⁶ Weiter:

Nach Schnittkes Auffassung haben die geheimnisvollen fliegenden Untertassen jetzt ein Stadium erreicht, das Aufklärung notwendig macht. Viele Erdbewohner leiden bereits unter einem Alpdruck aus dem Weltraum. Deshalb tritt Schnittke jetzt aus dem Dunkel privater Existenz hervor und bekennt sich als Erfinder der »fliegenden Scheiben«.²⁷

Schnittke bekannte sich, wie schon zuvor Schriever, als Erfinder einer Art Flugscheibe. Schriever wurde nicht erwähnt, aber die Absicht der Darstellung ist eindeutig: bei den »Untertassen« handelt es sich um »russische« Konstruktionen. Schnittke behauptete laut »strasse« weiter, im März 1943 von der Afrikafront zurückgekehrt zu sein und bei Messerschmitt-Augsburg in einer »abgesonderten Abteilung« »allein in einem Raum« an verschiedenen Flugmodellen gearbeitet zu haben. Ein SD-Mann²⁸ habe den Raum bewacht, um Unbefugten den Zutritt zu verwehren. Im Prinzip gehe es um »Drehflügler« zur Abwehr von Bomberpulks. Vorbild seien die fliegenden Samenkörner (Schraubenfliegersamen) von Ahorn, Kiefer, Fichte und Tanne gewesen. Der Drehflügel sollte mit einem Torpedokörper – gemeint war offenbar eine Rakete – auf 8.000 bis 10.000 Meter Höhe geschickt werden, wo diese zerplatzten. Der Torpedokörper und die Drehflügler sollten dann langsam herunter sinken und bei Berührung mit einem Flugzeug explodieren. Erfolgte keine Berührung würden die Sprengladungen automatisch in einer Höhe von 1000 Metern zerstört werden, um am Boden keine Schäden zu verursachen.²⁹

Daraus habe er später einen Drehflügler von 26 Meter Länge und drei Metern Durchmesser konstruiert. An der Außenkante habe sich ein Düsenaustritt befunden, im Flügel eine Walter-Flüssigkeitsrakete nach Art des Raketenjägers »Me 163«.³⁰ Diese »Höllen-

25 Ebd.

26 Ebd.

27 Ebd., S. 42.

28 SD = Sicherheitsdienst; ursprünglich der Nachrichtendienst der NSDAP, später staatlicher Nachrichtendienst.

29 Fliegende Untertassen – eine deutsche Erfindung.

30 Die »Me 163« wurde von einem Walter HWK 109–509 Flüssigraketenantriebwerk angetrieben und war damit ein originäres Raketenflugzeug.

maschine« habe wie ein Hubschrauber starten können. Als Startkörper habe eine lange Stange gedient, wobei durch Absenkung die Flugrichtung dirigiert werden konnte. Der austretende Feuerschweif wirkte infolge der Rotation des Flügels wie eine große Leuchtscheibe. Daraus entstand ein neues Projekt

... mit 52 Meter Länge und 6 Meter Breite. Zum Hubschrauberstart wurde wieder die Flüssigkeitsrakete verwendet, für den Horizontalflug war im Flügel ein Staustrahltriebwerk eingebaut. Der Hubschrauberstart brachte den Drehflügel bis auf 15 000 Meter Höhe, dort hörte die Drehbewegung auf, und der Flügel stürzte mit seinem Schwerekopf voraus etwa 3000 Meter tief. In diesem Sturz bringt die strömende Luft das Staustrahl-Triebwerk im Flügel zur Funktion. In 12 000 bis 10 000 Meter Höhe fliegt der Flügel dann horizontal und erreicht mühelos die Überschallgeschwindigkeit.³¹

Mit dem bekannten Dipl.- Ing. und Autor Heinz Gartmann trat am 13. April 1950 auch ein profilierter Raumfahrtaktivist in der Flugscheibenberichterstattung auf, wenn auch die seit 1948 in Nürnberg erscheinende Zeitschrift »Wochenend. Bilderzeitung zur Erholung« seit 1966 bereits wieder Geschichte sein sollte.³² Ungewöhnlich an Gartmanns Reportage (Abb. 6, 7) ist, dass sich die Redaktion in einem Nachtrag zum Artikel gegenüber dem Autor rückversicherte und die Verantwortung für den Inhalt allein Gartmann übertrug.

Der Ingenieur Gartmann war ein Enthusiast und Protagonist der bemannten Raumfahrt. Er trat in den 1950er Jahren mit zahlreichen populärwissenschaftlichen Büchern und Beiträgen an die Öffentlichkeit und trug ohne Zweifel zur Popularisierung des Raumfahrtgedankens in Deutschland bei. Soweit bekannt, war der Artikel im »Wochenend« jedoch Gartmanns einzige Stellungnahme zum Flugscheibenmythos. In seinem wohl bekanntesten Werk »Träumer – Forscher – Konstrukteure. Das Abenteuer der Weltraumfahrt« finden sich weder Hinweise zu UFOs noch zu deutschen Flugscheiben.³³

Nach Gartmann hatte sich bei der »Wochend«-Redaktion der Ingenieur Carl Wagner gemeldet. Wagner behauptete, bereits 1938 Entwürfe für Flugscheiben gesehen haben. 1943 habe er in Detmold in der Ersatzkompanie für »Soldaten im Ingenieursdienst der Luftwaffe« ebenfalls davon erfahren. Wagners Angaben deckten sich nach »Wochenend« mit denen Belluzzos, wobei ausdrücklich daraufhin gewiesen wurde, dass Wagners Brief vor dem Eintreffen der Meldung von Belluzzo aus dem »Giornale d'Italia« eingesandt worden war.³⁴

31 Fliegende Untertassen – eine deutsche Erfindung.

32 Das Rätsel der »Fliegenden Untertassen« gelöst. Der technische Mitarbeiter des »Wochenend«, Dipl.-Ing. Heinz Gartmann erklärt: Keine Raumschiffe vom Mars, nur ein ganz revolutionärer Flugzeug-Typ – das ist es, was hinter dem Geheimnis steckt, das die Welt erregt, in: Wochenend. Bilderzeitung zur Erholung vom Alltag, 3. Jg. 1950, Nr. 15 v. 13.04.1950, S. 9, 13.

33 Gartmann, Heinz: Träumer – Forscher – Konstrukteure. Das Abenteuer der Weltraumfahrt, Düsseldorf 1955.

34 Das Rätsel der »Fliegenden Untertassen« gelöst.

13. 4. 1950

Wochenend WUNSCHT FREUHLICHES Wochenend

Seite 9

Das Rätsel der „Fliegenden Untertassen“ gelöst

Der technische Mitarbeiter des „Wochenend“, Dipl.-Ing. Heinz Gartmann erklärt: Keine Raumschiffe vom Mars, nur ein ganz neuer revolutionärer Flugzeug-Typ — das ist es, was hinter dem Geheimnis steckt, das die ganze Welt erregt

Mit dem Fröhling ist es so etwas wie eine Saison der „fliegenden Untertassen“ angebrochen. Im vergangenen Jahr gab es ebenfalls im Fröhling eine zunehmende Zahl von Beobachtungen der fliegenden Phänomene, aber zur Zeit übertrifft die Flut der Meldungen selbst das Aufsehen, das vor Beginn des zweiten Weltkrieges durch das weltberühmte Ungeheuer im Loch Ness verursacht wurde. Dieses sagenhafte Tier entpuppte sich inzwischen als geschickte Erfindung. Die „story“ wirkte so suggestiv, daß Hunderte von Menschen das Riesentier tatsächlich zu sehen vermeinten. Und wie steht es nun mit den „fliegenden Untertassen“?

Massen-Hysterie?

Es fällt auf, daß es praktisch keinen Winkel der Erde gibt, aus dem nicht sensationelle Berichte über gesichtete „fliegende Untertassen“ kommen. Ich wage die Behauptung: 90 Prozent aller in letzter Zeit gemeldeten „fliegenden Untertassen“ würden sich in nichts auflösen, wenn man sich die Mühe einer gründlichen Nachforschung machen würde. Ballone, Flugzeuge, Sternschnuppen, Radar-Hilfsmittel und selbst hell strahlende Sterne wie etwa der Planet Venus — das sind die „fliegenden Phänomene“, wie sie jetzt überall in Massen gesehen werden. In Washington wurde offiziell erklärt, es gebe keinen Beweis für die Existenz der „fliegenden Untertassen“. Offiziell der amerikanischen Luftwaffe sprachen von einer „milden Form der Massen-Hysterie“ und ein bekannter deutscher Professor und Astronom fügte hinzu, die Amerikaner wären wieder einmal rechte Spukentwerfer, wie sich schon einmal anlässlich des Rundfunk-Hörspiels von Orson Welles über eine Invasion der Marsmenschen gezeigt habe. Trotz alledem glaubt immer noch jeder vierte Amerikaner an die Existenz der „Untertassen“, wie eine Gallup-Untersuchung ergab. Neun Prozent aller Befragten sind der Meinung, die Phänomene seien Raumschiffe von einem anderen Planeten. „Science Fiction“, jene beliebte utopische Dichtung, hat also nachhaltige Wirkung gehabt. Das geht auch aus neuesten Schilderungen hervor, die schon als groben Unfug grenzen.

Geräusche vom Mars

„Zwerge“ sollen in angeschlossenen „Untertassen“ gefunden worden sein. Es gab plötzlich Rundfunkapparate in den Geräten, aus denen seltsame Laute kamen. Geräusche vom Mars also! Dies ist die gleiche Art von Geschichten wie sie einst um das „wohl-erregene Ungeheuer vom Loch Ness“ gewunden wurden, „das sich umdrin- um, als sich eine Dams zum Bade erkleidete!“

Die Annahme, jene mysteriösen Flugapparate seien Boten aus dem



Hubschrauber und Nur-Flügel-Flugzeug — fliegende Untertasse

Zeichnungen: Bührle

Weltall, war allzu schön und aufgrund, als daß sie sich lange zu halten vermochte. Wir wissen heute, daß die „fliegenden Untertassen“ nicht vom Mars oder einem der Monde des Jupiter kommen. Laut Gallup ist allerdings nur ein Prozent der Amerikaner der Ansicht, daß es sich um Versuchsobjekte der amerikanischen Luftwaffe handelt. Diese demontieren sofort und nachdrücklich und erklären, sie hätten nichts mit „fliegenden Untertassen“ zu tun! Mit „fliegenden Untertassen“? Vielleicht hat man eine andere, sachlichere Bezeichnung für ein neues Flugzeug!

Geben wir dem Geheimnis auf den Grund. Der amerikanische Rundfunk-Kommentator Henry Taylor erklärte in seiner regelmäßigen ABC-Sendung, die „fliegenden Untertassen“ seien tatsächlich vorhanden. Es wäre endlich an der Zeit, daß die amerikanische Luftwaffe dem Spuk ein Ende bereite. Die „Untertassen“ kämen weder aus dem Weltall noch aus der Sowjet-Union, sondern seien ein militärisches Geheimnis der USA! Gleichzeitig läßt sich aus Italien der italienische Wissenschaftler Giuseppe Belluso vernehmen, der ein Kapazit auf dem Gebiet des Raketenbaus sein soll. Belluso erklärte im „Giornale d'Italia“, „fliegende Untertassen“ alias eine eigentümliche neue

Flugzeugform seien schon 1942 in Deutschland und Italien entwickelt worden. Sie stellen also nichts Uebernatürliches dar und kommen nicht aus dem Weltall. Gegenwärtig würden sie wahrscheinlich von „einer Großmacht“ weiter entwickelt. Professor Belluso gab auch eine Beschreibung der von ihm entworfenen „fliegenden Untertassen“.

Damit bereits begann sich ein „horrendes Geheimnis“ aufzulösen. Die „Invasion der fliegenden Untertassen“ in den letzten Wochen war eine Mas-

sen-Hysterie, die durch Berichte über ein unbekanntes Flugzeug erzeugt werden war. Dieser unbekannte Flugzeugtyp aber ist wirklich vorhanden. Die amerikanischen Luftstreitkräfte sind in der Lage, eine der größten Sensationen aller Zeiten zu erstören. Sie haben großartige Bilder der neuesten Raketen- und Düsenflugzeuge veröffentlicht. Warum wird der neue Typ, der sich hinter dem Begriff „fliegende Untertasse“ verbirgt, immer noch geheim gehalten? „Wochenend“ hat die Antwort auf diese Frage und gibt zugleich die erste Beschreibung des neuesten Flugzeuges der Welt.

Drittes Wiedersehen

Die Lösung des Rätsels begann mit einem Brief den der Ingenieur Carl Wagner schrieb. Er sah ein Bild der „fliegenden Untertassen“ und „erlebte sein drittes Wiedersehen mit diesem Flugzeugtyp“. Carl Wagner sah schon im Jahre 1938 deutsche Entwürfe für ein Flugzeug, das sich weit von gebräuchlichen Formen entfernte. 1943 hörte er zum zweiten Male von diesem Typ, und zwar an einer Stelle, wo sachlich und mit Kenntnis über Luftfahrt-Entwicklungen gesprochen wurde, in der Ersatzkompanie für Soldaten im Ingenieurdienst der Luftwaffe in Detmold. Seine Angaben deuten sich weitgehend mit denen des italienischen Professors Belluso, und sie wurden vor dem Eintreffen der Meldung aus dem „Giornale d'Italia“ niedergeschrieben und abgeschrieben. Das ist der Flugzeugtyp, den der Ingenieur Wagner beschreibt: Eine längliche, zigarren- oder eiförmige Kabine, um die in

Höhe des Schwerpunktes ein System von Luftschrauben kreist. Der zu beiden Seiten der Kabine befindliche Raum zwischen Kabine und Luftschraubenring ist verkleidet. Der Entwurf von 1938 sah zunächst einen Antrieb durch Verbrennungsmotoren vor, wobei das Gegendrehmoment durch Kreisell ausgeglichen werden sollte. 1942 und 1943 aber war die Rückstoßtechnik bereits weit fortgeschritten, so daß auch Raketenantrieb zum Antrieb herangezogen werden konnten. Die ersten Skizzen, die der Ingenieur Wagner aus dem Geheimnis anfertigte, geben eine eiförmige Erklärung für alle beobachteten Phänomene. Von oben oder unten gesehen ergibt das Flugzeug die „fliegende Scheibe“ oder „fliegende Untertasse“, wie sie mehrfach von Piloten genau beschrieben wurde, zuletzt von Dr. Craig Hunter in Berkeley Springs (Virginia). Dr. Hunter sah, daß sich der „Ring“ zusehends drehte, der innere Teil aber nicht bewegte. Der Techniker Julian Gardiol berichtete in Lima, er habe am Strand von Miraflores eine „Scheibe“ gesehen. Sie sei an den Seiten gelbrot gewesen. Am Rande seien außerdem Punkte herausgeschossen. Analysiert man alle glaubwürdigen Meldungen über „Scheiben“, findet man die einleuchtendste Erklärung in dem von Wagner beschrie-

benen Kreisflugzeug mit Düsenantrieb. Es wurden aber nicht nur „Scheiben“, sondern auch noch zwei weitere ganz andere Formen beobachtet: „fliegende Eier mit kleinen Flügeln“ und „fliegende Zigarren“. Nun, auch dafür ist jetzt die Deutung einfach. Von hinten gesehen erscheint das Kreisflugzeug wie ein „Ei“ oder eine Kugel, wobei der sich schnell drehende Schraubenkranz leicht verkannt und als dünne Tragfläche angesehen werden kann. Bei den mehrfach beobachteten „fliegenden Zigarren“ oder „Großraketen“ aber wurde von allen Beobachtern übereinstimmend ein bläuliches oder rötliches leuchtendes „Gürtel“ an der Seite gesehen und beschrieben. Was liegt näher als das Bild eines Kreisflugzeugs, das — von der Seite gesehen — seine länglich geformte Kabine zeigt, während von dem düsengetriebenen Schraubenkranz nur der Flammenkreis der Düsen zu sehen ist?

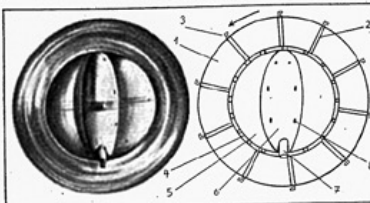
Der Fachmann

Die Angaben des Ingenieurs Wagner wurden von dem bekannten Luftfahrt-Fachmann und Piloten, Dipl.-Ing. Horst Dieter Lux nachgeprüft und vor allem nachgerechnet. Lux ist in Fachkreisen durch seineartigen Schwingungsmessungen an Hochleistungs-Flugzeugen, ferner durch seine Versuche mit dem Hubschrauber-Flugzeug (Mittel) und durch Messversuche bei selbst durchgeführten Sturzflügen aus großer Höhe bekannt geworden. Gewagt wird entwickelt, er bei München ein völlig unkonventionelles Orientierungsgesicht für Flugzeuge, Fahrzeuge und Schiffe, das einmal als „Standardfinder“ große Bedeutung erlangen konnte.

Wir fragten Horst Lux: „Würde das beschriebene Flugzeugmuster überhaupt fliegen?“ Ja, auf jeden Fall! Es handelt sich eigentlich um eine neue Form der Hubschrauber. Die Schrauben sind, wie die Beobachtungen vermuten lassen, durch Düsen angetrieben, die bei Beobachtung wird erst bei hoher Geschwindigkeit erreicht. Deshalb muß die Umlaufgeschwindigkeit groß sein, wodurch die Kreisfläche günstigerweise klein bleibt. Das ist wichtig für hohe Horizontalgeschwindigkeiten. Eine zu große Blattzahl wäre nicht gut. Der Typ besitzt daher wahrscheinlich nur wenige, sich schnell drehende Flügel, die bei hoher Tourenzahl wie eine Scheibe erscheinen. Vorteilhaft ist der Abschluß der Flügel durch einen äußeren Ring wegen der Verminderung des induzierten Widerstandes.“

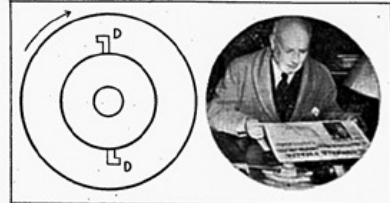
Alles technisch erklärbar

„Wie sind die hohen Flugeschwindigkeiten zu erklären?“ „Das Flugzeug kann ohne weiteres in Richtung der Längsachse wirkendes Düsentriebwerk haben. Auch das ist ja mehrfach beobachtet und (Fortsetzung auf Seite 13)



Das deutsche Projekt von 1938

Das deutsche Projekt einer „fliegenden Untertasse“, das im Prinzip bereits im Jahre 1938 bestand. Links: so sieht der revolutionäre Flugzeugtyp von unten aus, der Dreiflügel-Kranz ist in Bewegung. Rechts: eine schematische Darstellung. 1. Außere Lagerschale, 2. Drehflügel, 3. Düsen, 4. Innerer Lagerschale, 5. Verkleidung, 6. Kabine, 7. Hauptdüsen.



Das italienische Projekt von 1941

Das italienische Projekt des Mailänder Physikers Prof. Giuseppe Belluso, im Jahre 1941 entstanden. Belluso „fliegende Scheibe“ sollte keine Besatzung haben und war nur als Angriffswaffe gedacht. Durch zwei gegenüberliegende Düsen (D) sollte sie in rotierende Bewegung versetzt werden. Links: schematische Darstellung. Rechts: Prof. Belluso.

Abb. 6, 7 Heinz Gartmann: »Das Rätsel der fliegenden Untertassen gelöst«, in: »Wochenend« vom 13. April 1950, S. 9 und 13.

Rätsel der „Fliegenden Untertassen“ gelöst!

(Fortsetzung von Seite 9)

beschrieben worden.“ „Wie kann man sich die Steuerung vorstellen?“

„Sie erfolgt wie beim Hubschrauber durch Verstellung der Blätter. Diese können einzeln oder aber über Kurvenbahnen am Innenring verstellt werden. Da es sich um einen symmetrischen Körper handelt, kann man das Ganze auch mit Hilfe eines Kreiselstevens, wodurch alle schwierigen mechanischen Lösungen vermieden sind. Eine Steuerung ist also in jedem Falle möglich, auch ohne daß nach außen Steuerorgane sichtbar sind.“

„Würde sich die Kabine nicht mit drehen? Die Beobachtungen sprechen von einem unbewegten Kern. Ist das möglich?“

„Erfolgt der Antrieb der Blätter durch ein normales Triebwerk, kann man das entstehende Gegendrehmoment genau wie bei einem Hubschrauber auf mannigfaltige Weise ausgleichen. Bei Düsenantrieb hat die Kabine die Neigung, sich infolge der Lager-Reibung mitzudrehen. Mit Gegenschub oder senkrecht zur Drehachse laufenden Kreiseln läßt sich das vermeiden. Auch eine sehr kleine aerodynamische Steuerfläche kann das besorgen. Sie braucht nach außen nicht einmal aufzufallen.“

„Und nun das Wichtigste: Warum baut man überhaupt „Untertassen“?“

„In der modernen Flugzeugentwicklung stehen sich zwei Forderungen gegenüber: Immer schneller und langsam bis zum Stillstand in der Luft zu fliegen! Die erste Forderung wird durch hochgezüchtete Antriebe (Raketen) und verfeinerte Flugzeuge erfüllt. Die „Schwanzlosen“ stellen dabei das Ideal dar. Bei diesen besteht das ganze Flugzeug nur aus einem Flügel, also dem Teil, der unbedingt zum Fliegen notwendig ist. Es gibt keine „tote“ Oberfläche, die durch Reibung Motorleistung verbraucht. Die Praxis zeigt, daß dieses

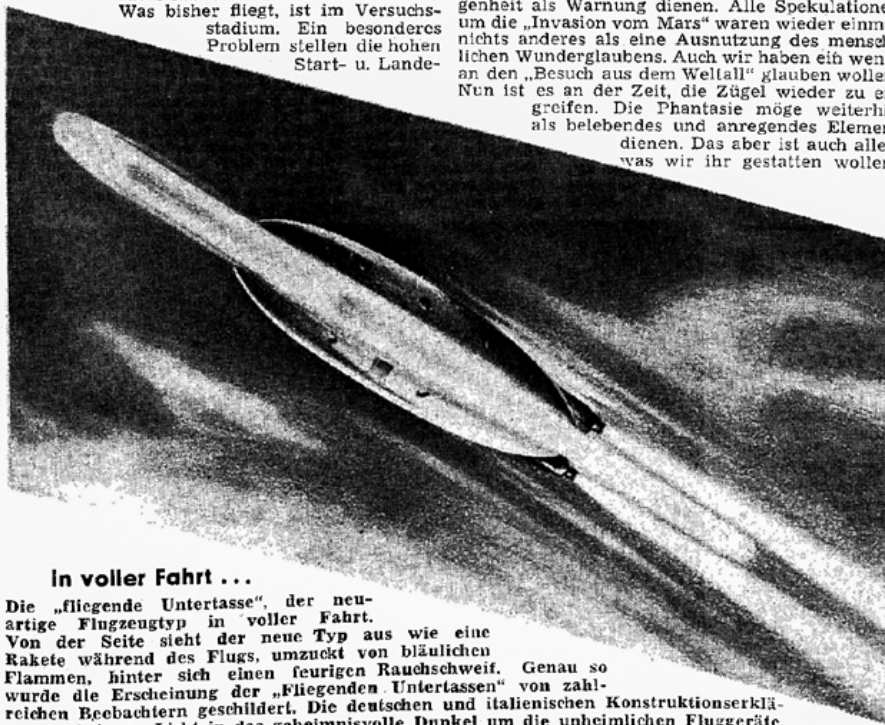
Ideal immer noch nicht erreicht ist. Was bisher fliegt, ist im Versuchsstadium. Ein besonderes Problem stellen die hohen Start- u. Lande-

geschwindigkeiten der schnellen Typen dar, für die selbst Startbahnen von vier bis fünf Kilometer Länge kaum noch ausreichen. Die zweite Forderung erfüllt der Hubschrauber. Er fliegt so langsam, daß er in der „Luft stehen bleiben kann“. Dafür aber kann er nicht schnell sein! Schuld daran ist seine schlechte Form, die dem Fahrtwind große Angriffsflächen bietet, oder auch der durch die riesigen Windmühlensügel hervorgerufene Widerstand.“

„Kann man denn die beiden Flugzeugtypen nicht irgendwie vereinen?“

„Gelänge das, wäre eines der wichtigsten Flugprobleme unserer Zeit gelöst, nämlich schnell und langsam zugleich sein zu können. Ein Flugzeug mit den Start- und Landeeigenschaften des Hubschraubers und mit den hohen Geschwindigkeiten moderner Schnellflugzeuge wäre das Ideal. Man nehme einen Hubschrauber, drücke ihn auf die Mindestgröße eines „Nurflügel-Flugzeugs“ zusammen, gebe den Blättern eine hohe Rotationsgeschwindigkeit, bringe das Ganze in eine aerodynamisch günstige Form, lagere die Flügel in Ringen und treibe Rotor wie Flugzeug durch Düsen an! Dann hat man das Idealflugzeug! Und die Formel ist ganz einfach: Hubschrauber + Nurflügel = „Untertasse“. Die „fliegenden Untertassen“ sind also eine besondere Form der Nurflügel-Flugzeuge, bei denen die Fläche nicht starr ist, sondern wie beim Hubschrauber aus einzelnen Blättern besteht.“

Das ist die Lösung des Rätsels der fliegenden Untertassen! Es sind keine Raumschiffe von anderen Planeten, sondern neue Flugzeuge, deren Existenz hartnäckig verschwiegen wird. Die guten Flugeigenschaften, welche Horst-Dieter Lux beschrieben hat, machen diese strikte Geheimhaltung verständlich. Lassen wir uns die großen „Hoaxes“, die bewußten Schwindel der Vergangenheit als Warnung dienen. Alle Spekulationen um die „Invasion vom Mars“ waren wieder einmal nichts anderes als eine Ausnutzung des menschlichen Wunderglaubens. Auch wir haben ein wenig an den „Besuch aus dem Weltall“ glauben wollen. Nun ist es an der Zeit, die Zügel wieder zu ergreifen. Die Phantasie möge weiterhin als belebendes und anregendes Element dienen. Das aber ist auch alles, was wir ihr gestatten wollen!



In voller Fahrt ...

Die „fliegende Untertasse“, der neuartige Flugzeugtyp in voller Fahrt. Von der Seite sieht der neue Typ aus wie eine Rakete während des Flugs, umzuckt von bläulichen Flammen, hinter sich einen feurigen Rauchsweif. Genau so wurde die Erscheinung der „Fliegenden Untertassen“ von zahlreichen Beobachtern geschildert. Die deutschen und italienischen Konstruktionserklärungen bringen Licht in das geheimnisvolle Dunkel um die unheimlichen Fluggeräte.

Wagners Angaben waren nun, vermutlich im Auftrag von »Wochenend«, von dem angeblich bekannten »Luftfahrt-Fachmann«, Piloten und Dipl.-Ing. Horst-Dieter Lux geprüft worden.³⁵ Hierbei ist anzumerken, dass Gartmann und Lux sich möglicherweise schon zu diesem Zeitpunkt kannten; definitiv arbeiteten sie ein Jahr später mit dem Schweizer Kaufmann Georg Lorian zusammen an der so genannten »Starnberger Rakete«. Hierbei handelte es sich um ein Projekt für eine Transportrakete, die auch weltraumtauglich sein sollte, wobei konkrete Flugversuche des Raketenmodells in der Bundesrepublik aufgrund des Besatzungsstatuts untersagt waren und daher auf die Schweiz ausgewichen wurde.³⁶ Zur Frage nach der Flugtauglichkeit antwortete Lux angeblich: »Ja, auf jeden Fall! Es handelt sich eigentlich um eine neue Form des Hubschraubers.«³⁷ Daraus zog Gartmann den Schluss, dass es sich nicht um Raumschiffe von anderen Planeten handele,

... sondern Flugzeuge, deren Existenz hartnäckig verschwiegen wird. Die guten Flugeigenschaften, welche Horst-Dieter Lux beschrieben hat, machen diese strikte Geheimhaltung verständlich.³⁸

Der Artikel enthält vier Abbildungen: jeweils eine Skizze von angeblich 1938 und 1941 sowie zwei sehr detaillierte Skizzen des Illustrators Klaus Bürgle (1926–2015), der schon drei Jahre später den heute äußerst raren Bildband von Rolf Strehl »Fliegende Untertassen« illustrieren sollte und heute als führender Vertreter des Retro-Futurismus gilt:

Seine Zeichnungen ermöglichen nicht nur einen Rückblick auf die Sehweisen der Wirtschaftswunder-Ära, sondern auch eine Neueinschätzung des technischen und anti-utopischen Denkens der Gegenwart ... Er hatte mit seinen Skizzen und Zeichnungen die Wünsche und Träume der Menschen vergangener Jahrzehnte vermittelt. Er gab ihnen eine Perspektive, wie Zukunft aussehen könnte. Zuversicht, Wünsche und Sehnsüchte, nie zuvor wurden sie lebhafter in unsere Herzen transportiert.³⁹

Ungewöhnlich, wenn nicht gar einzigartig in der Berichterstattung über die deutschen Flugscheiben ist, wie oben erwähnt, die Stellungnahme der Redaktion:

Die »Wochenend«-Redaktion verläßt sich bei Veröffentlichung dieses aufsehenerregenden Lösungsversuchs für das Geheimnis der »Fliegenden Untertassen« auf die absolute Ernsthaftigkeit seines technischen Mitarbeiters, der als Raketen-Fachmann und wissenschaftlicher Leiter der Deutschen Weltraumforschung internationalen Ruf genießt.⁴⁰

³⁵ Zu Lux vgl. Weyer, Akteurstrategien, S. 62f.

³⁶ Ebd.

³⁷ Das Rätsel der »Fliegenden Untertassen« gelöst.

³⁸ Ebd.

³⁹ Laeng, Tommy: Zukunftsträume von gestern, heute, übermorgen, Berlin 2010, S. 44. Strehl, Rolf: Fliegende Untertassen. Ein Geheimnis geistert um die Welt, o.O. [Wanne-Eickel], o.J. [1953] (Schwarzweiß-Reprint herausgegeben von Dieter von Reeken Lüneburg 1979).

⁴⁰ Das Rätsel der »Fliegenden Untertassen« gelöst.

Wiederum etwas später, am 24. April 1950, veröffentlichte die »Frankfurter Neue Presse« einen Artikel von Erwin Kirchhof aus Hamburg: »Fliegende Untertasse« modernster Flugzeugtyp.⁴¹ Nach Kirchhof waren die Fliegenden Untertassen nur ein Ergebnis der modernen Flugforschung. Bereits 1910 habe Hugo Junkers das Patent für ein Nurflügelflugzeug erhalten. Die Fliegende Untertasse sei lediglich ein Nurflügelflugzeug mit Flüssigkeitsraketenantrieb:

Als im zweiten Weltkrieg wieder einmal alle Kräfte mobilisiert wurden, um den Gegner niederzuringen, wurden keine Mittel gescheut, um auch die Entwicklung des Nur-Flügel-Flugzeuges⁴² voranzutreiben ... Als nun noch die Entwicklung der Raketenforschung zu gleicher Zeit gewaltige Fortschritte machte, stand den Flugzeugtechnikern bald eine Antriebskraft zur Verfügung, die in der Lage war Nur-Flügelflugzeuge über jene Geschwindigkeitsgrenzen vorwärts zu treiben, die mit einem Kolbenmotor nicht erreicht werden konnten.⁴³

Allerdings sind Nurflügelflugzeuge keine Flugscheiben, doch Kirchhof behauptete, dass kreisförmige Flugflächen herkömmlichen Flugzeugtypen deutlich überlegen seien. »Fachexperten« (!) behaupteten angeblich, dass ein »Abschmieren« dieser Konstruktionen »fast unmöglich« sei.⁴⁴ Vermutlich würden deutsche Forschungsergebnisse ausgewertet, allerdings sei »schwer festzustellen«, welche Nation dabei am erfolgreichsten sei. Kirchhof, bei dem es sich möglicherweise um Georg Sautier alias Georg Klein handeln könnte – ein Erwin Kirchhof oder Kirchhoff ist in Hamburg für 1950 nicht nachweisbar⁴⁵ – ließ alles offen, behauptete aber, dass die UFOs deutsche Erzeugnisse waren.

Neben dem »Spiegel«-Artikel vom März ist ein Artikel der seinerzeit äußerst populären, bei Axel Springer erscheinenden Illustrierten »Kristall – für Unterhaltung und Wissen« von entscheidender Bedeutung, der vermutlich Ende April 1950 publiziert wurde (Abb. 8).⁴⁶ »Kristall« erschien seinerzeit vierzehntägig und erreichte 1953 eine Auflage von rund 329.000 Exemplaren, wurde allerdings 1966 eingestellt.⁴⁷ Mit dem UFO-Phänomen hatte sich »Kristall« schon in Heft 3/1950 beschäftigt, das vermutlich Ende Januar erschien.⁴⁸ Wohl im April erschien der Beitrag »Die ganze Welt sieht Fliegende Teller«, in dem auch Belluzzo zitiert wurde. Danach sollten die Scheiben unbemannt eingesetzt werden. 1943 seien die Pläne verschwunden:

41 Kirchhof, Erwin, Hamburg: »Fliegende Untertasse« modernster Flugzeugtyp, in: Frankfurter Neue Presse v. 24.04.1950, zitiert nach Schedel, UFO-Zeitchronik, S. 45.

42 Gemeint ist offenbar das Strahlflugzeug Horten H IX. Es wurden lediglich Versuchsmuster hergestellt, eines wurde von der amerikanischen Besatzungsmacht beschlagnahmt.

43 Kirchhof, »Fliegende Untertasse«.

44 Ebd.

45 Adressbuch Hamburg 1950. Kirchhof verfügt über keinen Eintrag, lediglich Kirchhoff.

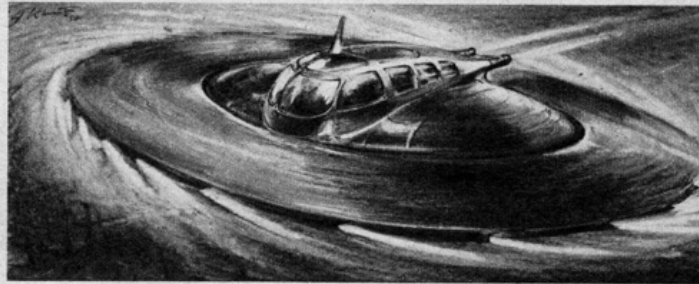
46 »Kristall« wurde wie »Wochenend« 1966 eingestellt.

47 Pritzker, Wem gehört Deutschland? S. 238.

48 Stiller, Wilhelm A.: Fliegende Teller. Ganz Amerika steht vor einem Rätsel. Woher kommen sie? Was ist ihr Zweck? Wer baute sie? In: Kristall – für Unterhaltung und Wissen, 5. Jg. 1950, Nr. 3, S. 17, 19.

Wir konstruierten FLIEGENDE TELLER

Des Rätsels Lösung: Luftwaffe plante Scheiben-Flugzeuge. Unser technischer Mitarbeiter Dipl.-Ing. G. Sautier beschreibt ihre Konstruktionen



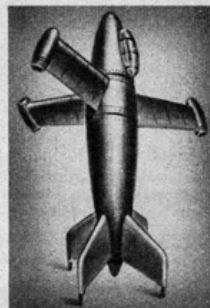
Von den Sportgeräten 'Diskus' und 'Bumerang' ist bekannt, daß sie sich infolge ihrer schnellen Umdrehung um die eigene Achse rasch vorwärts bewegen und urplötzlich aufsteigen, je nachdem welchen Impuls man diesen Geräten aufdrückt. Der Diskus mit seinen idealen Flugeigenschaften gibt das Vorbild für 'Fliegende Teller' ab. Es nimmt Wunder, daß diese ideale Form des Flugkörpers nicht schon früher in der Luftfahrt Verwendung fand.

Die flugtechnische Forschung hat zunächst zwei Typen von Flugzeugen entwickelt: das Raketen-Flugzeug mit seiner Überschallgeschwindigkeit und den Hubschrauber für Langsam- und Schwebeflug. Das technische Ideal ist das Flugzeug, das Schwebeflug und Schnellflug vereint. Ist es deshalb verwunderlich, wenn sich Technik und Wissenschaft mit diesem Problem befassen und schließlich über das Nurflügel-Flugzeug zu vollkommen neuen Formen gekommen sind?

Am Nurflügel-Flugzeug wird seit Jahren gearbeitet. Namhafte, besonders deutsche Wissenschaftler, leisteten hier Hervorragendes.

Sie schufen die Grundlagen, von denen Amerika heute ausgeht. Bereits 1910 ließ sich Prof. Hugo Junkers sein erstes Nurflügel-Flugzeug unter DRP 253 788 gesetzlich schützen. Auch andere: Hirth, Klein, Maybach und Dornier haben sich mit diesem Problem befaßt.

1938 wurden dem deutschen Luftfahrtministerium Pläne eines neuen Nurflügel-Flugzeuges vorgelegt. Statt der Flügel hatte es eine runde Scheibe als Tragfläche. In deren Mitte befand sich ein zigarren- oder eiförmiger Rumpf. Rings um die Scheibe lagerte ein drehbarer, scheibenförmiger Ring mit schwenkbaren Lamellen, auf den mehrere Verbrennungsmotoren mit je einem Propeller montiert waren. Wurden die Propeller angetrieben, so drehte sich der Scheibenring um die Scheibentragfläche und somit um den Rumpf. Durch Schrägstellen der La-



Der geplante Raketen-Hubschrauber von Prof. Tank. Ein Vorgänger der »Fliegenden Teller«

mellen hob sich das Flugzeug bei entsprechend rascher Umdrehungszahl des Propellerringes langsam. Dieses neuartige Flugzeug war nichts anderes als ein Hubschrauber. Seine Konstruktion war zu kompliziert. Es wurde nicht gebaut.

Mitte 1941 legte Prof. Tank, der Konstrukteur der Focke-Wulff 190, einem Fachkreis seine Pläne über einen neuartigen Raketenhubschrauber vor, dessen Tragflächen als Propeller wirkten. Um die Längsachse eines senkrecht ste-

henden Rumpfes rotieren zwei bis drei Flügelstummel. An ihren Enden tragen sie Strahltriebwerke. Diese um ihre Längsachse verstellbaren Flügelstummel sind nichts weiter als die Blätter eines überdimensionierten Propellers. Treten die Stauströmungen in Tätigkeit, dann rotieren die Flügelstummel. Je nach ihrer Umdrehungszahl und Stellung steigt das Flugzeug wie ein Hubschrauber senkrecht hoch. Die Kurssteuerung erfolgt durch ein Leitwerk. Das Flugzeug setzt sich bei der senkrechten Landung auf seine Schwanzflossen. — Unabhängig von Prof. Tank befaßte sich während des letzten Weltkrieges Mr. Pullin, der

spätere Direktor der Weir-Flugzeugwerke in England, ebenfalls mit dieser Konstruktion.

Als im Jahre 1942 die Raketenforschung zu einem gewissen Erfolg gekommen war und der Düsenjäger sich als Hochgeschwindigkeits-Flugzeug bewährt hatte, kam das deutsche Luftfahrtministerium wieder auf das Scheibenflugzeug zurück. Der Propellerring wurde durch einen Düsenring ersetzt. Im Schulungsdienst der Ersatzkompanie für Soldaten im Ingenieurdienst der Luftwaffe in Detmold lagen die Pläne des früheren Propeller-Scheiben-Flugzeuges als Studienmaterial aus.

Der frühere Flugkapitän Ingenieur Rudolf Schriever, Bremerhaven, befaßte sich seit 1941 ebenfalls mit der Konstruktion eines Scheibenflugzeuges, des »Flugkreisels«.

Fortsetzung auf Seite 19

Abb. 8 Deutscher Flugkreisel aus der Illustrierten »Kristall«, Jg. 1950, Heft 9, S. 7.

Diese Fliegenden Scheiben seien also keineswegs übernatürlich. Und sie kämen auch nicht vom Mars. Er glaube vielmehr, daß irgendeine Großmacht damit Experimente mache.⁴⁹

In der anschließenden Nr. 9 erschien vermutlich Mitte April 1950 der Artikel »Wir konstruierten FLIEGENDE TELLER«, in dem der technische Mitarbeiter des Blattes, Dipl.-Ing. Georg Sautier, scheinbar die Herkunft der UFOs erklärte, obwohl der Begriff nicht benutzt wurde.⁵⁰

Vermutlich handelte es sich bei dem mutmaßlichen Autor um den seinerzeit in Hamburg gemeldeten Dipl.-Ing. Georg Jakob Sautier (geb. 8. November 1897 Darmstadt). Nach Auskunft des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) war Sautier vermutlich 1936 in den Verein eingetreten und seit 1936 in Hamburg 20, Husumer Straße 35, wohnhaft, wo er ein technisches Büro besaß. Offenbar verließ Sautier die Hansestadt um 1954, 1955 ist er dort nicht mehr nachweisbar.⁵¹ 1958 war Sautier beim VDI in Offenbach gemeldet; weitere Angaben sind nicht bekannt. Er verstarb am 20. November 1965, vermutlich im Raum Mainz.⁵² Eventuell ist Georg Sautier identisch mit »Georg Klein« der 1953 von der »Hamburger Morgenpost«, danach von der »Welt am Sonntag« als Kronzeuge deutscher Flugscheibenkonstruktionen angeführt wird. Die Identität von Sautier und Klein vermutete in den 1990er Jahren auch Hans Justus Meier. Kleins letzter öffentlicher Auftritt fand 1954 in der Schweiz statt, als er im Züricher »Tages-Anzeiger« anbot, Klein-Flugscheiben zu konstruieren, falls dazu die finanziellen Mittel bereitgestellt würden. Offensichtlich ist Sautier identisch mit dem Verfasser der 16seitigen Schrift »Maschine und Mensch«, die 1934 als Heft 1 einer »Sammlung nationalsozialistischer Gedankengänge« im Selbstverlag erschien und für 10 Pfennige vertrieben wurde. Angekündigt waren drei weitere Ausgaben unter den Titeln »Deutsch die Saar« (Nr. 2), »Die Juden« (Nr. 3) und »Die Logen« (Nr. 4), die jedoch im Gegensatz zu Heft 1 in der Deutschen Nationalbibliothek (DNB) nicht nachweisbar und daher vermutlich nicht erschienen sind.⁵³ In der DNB ist auch der Vorname »Georg« erfasst.

Nach Sautier war die Diskusform ideal für die Flugkörpergestaltung und hätte schon früher in der Luftfahrt verwendet werden können. Bekanntlich hat sich Sautiers Vorstellung aus guten Gründen selbst 70 Jahre später noch nicht realisieren lassen. Nach Sautier gab es zwei Grundformen des modernen Flugzeugs: Das schnelle Raketenflugzeug

49 Die ganze Welt sieht Fliegende Teller, in Kristall, 5. Jg. 1950, Nr. 8, S. 6f.

50 Wir konstruierten FLIEGENDE TELLER. Des Rätsels Lösung: Luftwaffe plante Scheiben-Flugzeuge. Unser technischer Mitarbeiter Dipl.-Ing. G. Sautier berichtet über Konstruktion, in: Kristall – für Unterhaltung und Wissen, 5. Jg. 1950, H. 9, S. 7, 19.

51 Fernmündliche Auskunft von Frau Laalej, VDI Düsseldorf v. 16.02.2018. Adressbuch Hamburg 1955.

52 Die Grabstelle befindet sich auf dem Hauptfriedhof Mainz; www.findagrave.com; Zugriff v. 14.09.2020.

53 Sautier, Dipl.-Ing. [Georg]: Maschine und Mensch, Vacha (Rhön) 1934. Die Schrift ist mit dem Vorwort eines Fritz Schilick, Bezirksleiter der Berufsgemeinschaft Deutscher Techniker, versehen, das in Halle an der Saale im Februar 1934 abgefasst wurde und dem Schilick gegen den »internationalen Finanzjuden« wettet. Grundsätzlich beschäftigt sich die Arbeit mit dem Widerspruch zwischen menschlicher Arbeitskraft und ihrem Ersatz durch die Maschine.

und den langsamen Hubschrauber. Er ging dann auf das Nurflügelflugzeug ein, wie es in Deutschland und in den USA in den 1940er Jahren zumindest als Prototyp existierte – doch das ist eben keine Flugscheibe ist, sondern ein »Flügel«.

Sautier ging davon aus, dass sich im »Scheibenflugzeug« die Vorzüge beider Flugzeugtypen vereinigen ließen: die hohe Geschwindigkeit des Raketenflugzeugs und die Schwebefähigkeit des Hubschraubers. In einem gewissen Sinne wurde Ende der 1950er Jahre mit der VTOL-Maschine⁵⁴ tatsächlich ein derartiger Senkrechstarter entwickelt, der allerdings optisch völlig einem normalen Düsenflugzeug gleich, nur dass die in den Flügeln montierten Triebwerke schwenkbar waren und damit wie mit einem Hubschrauber senkrecht gestartet und gelandet werden konnte. Doch hat sich das VTOL-Flugzeug nicht wirklich durchsetzen können und bedient bis in die Gegenwart lediglich die schmale Verwendungslücke zwischen Jet und Hubschrauber.

Sautier behauptete, dass 1938 dem »deutschen Luftfahrtministerium« Pläne eines Nurflügelflugzeugs in Scheibenform vorgelegt wurden, das einen »zigarren- oder eiförmigen« Rumpf besitzen sollte. In der Tat weist der abgebildete Plan einen eindeutig mit Bug und Heck definierten Rumpf auf, der eine Scheibe als Tragflügel besitzt. Dies ist aber keine Flugscheibe. In der Tat weist die Zeichnung »Staudruckdüsen« für einen Vorwärtsflug aus; das Gerät war also offenbar auch rein theoretisch für einen Vorwärtsflug vorgesehen. Durch umlaufende Lamellen mit herkömmlichen Propellermotoren sollte der Auftrieb erzeugt werden. Doch angeblich war die Konstruktion zu kompliziert und wurde nicht gebaut.⁵⁵

Dann habe Professor Tank im Krieg einen Raketenhubschrauber konstruiert. Mit dem Raketenhubschrauber ist offenbar der »Focke-Wulf«-Triebflügler gemeint, der im Artikel abgebildet ist. 1942 habe die Entwicklung der Düsenflugzeuge im deutschen Luftfahrtministerium – eigentümlicherweise wurde der exakte Begriff Reichsluftfahrtministerium vermieden – auf den Scheibenentwurf von 1938 zurückgegriffen und der Propeller- durch einen Düsenring ersetzt. Diese Pläne hätten in Detmold im Schulungsdienst der Ersatzkompanie für Soldaten im Ingenieursdienst ausgelegen. Die Erwähnung dieser Einheit in Detmold ist sehr auffällig, da sie bereits von Gartmann im »Wochend«-Artikel erwähnt worden war.

Völlig unvermittelt erwähnte Sautier nun Schriever, um sogleich zu erklären, dass die Pläne von 1938 lediglich ein Entwurf der Luftwaffe seien, was von Schriever nie behauptet worden war. Weiterhin behauptete Sautier, dass die Abgase des Düsenrings leuchten und einen erstaunlichen optischen Effekt erzeugen würden:

Vergleicht man diese Erläuterungen über das Scheibenflugzeug mit den Beobachtungen über die »Fliegenden Teller«, so scheint ihr Geheimnis gelüftet und jeder Illusion beraubt.⁵⁶

⁵⁴ VTOL = Vertical Take-Off and Landing.

⁵⁵ Wir konstruierten FLIEGENDE TELLER.

⁵⁶ Ebd.

Die Zeichnungen stammten laut Rubrik von Gerd Klentze,⁵⁷ die Konstruktionspläne von Georg Sautier. Besonders imposant ist Zeichnung Nr. 1, die den »Fliegenden Teller« im Flug mit einem feurigen Strahlenkranz zeigt. Zeichnung Nr. 2 stellt den so genannten Triebflügler von Focke-Wulf dar, der hier als Vorgänger des »Fliegenden Tellers« bezeichnet wird, obwohl der Triebflügler nur eine Konzeptstudie war. Zeichnung Nr. 3 bietet eine Vorderansicht des »Flugtellers« mit Rumpf, Brennstofftank und Düsenkranz sowie die rotierende Scheibe mit Düsenkranz, Nr. 4 eine Seitenansicht mit dem Rumpf, Staudruckdüsen für den Vorwärtsflug und einen nicht näher erläuterten Stabilisierungskreisel.

Unmittelbar an den Artikel schloss die Rubrik »Gespräche mit dem Leser« an, in der zwei Zuschriften passend zum Artikel veröffentlicht wurden – wie auch immer die Leserzuschriften gleichzeitig zum Artikel zustande gekommen sein mögen. Frederik Josephi-Lund⁵⁸ aus Stade berichtete über Flugscheibensichtungen im Sommer 1943 am Zierkersee in Neustrelitz, die man in einen Kontext der »V1«-Erprobungen in der Region stellte und auf dem Flugplatz Rechlin vermutete. Rechlin, 150 Kilometer nördlich von Berlin in Mecklenburg gelegen, war Erprobungsstelle der Luftwaffe, wo u.a. auch der Strahljäger »Me 262« getestet wurde.⁵⁹ Außerdem erwähnt Lund einen italienischen »Berufskameraden«, der sich »die Tage« zu Wort gemeldet habe, womit offenbar Belluzzo gemeint war. Ein Rudolf Piecha aus Hamburg-Bahrenfeld⁶⁰ versuchte sich an möglichen Interpretationen des Ufo-Phänomens – auch hier wurde nur der Begriff »Fliegende Teller« verwandt: Es könne sich um »von höherer Stelle« aus initiierte Zeitungsenten, »Fluginstrumente« irdischer Herkunft oder um außerirdische Raumfahrzeuge zur Erkundung der Erde handeln. Als Konsequenz bat er als »begeisterter »Kristall«-Leser« um einen Fachartikel zum Phänomen, der Aufschluss über die Realität geben könne – eine ideale Vorlage für die Redaktion, sich weiterhin mit dem aktuellen UFO-Thema zu beschäftigen.⁶¹ Der »Kristall«-Artikel behauptete kurz gefasst Folgendes: 1938 wurden Pläne für eine Flugscheibe an das Reichsluftfahrtministerium gesandt. Das Projekt konnte jedoch angeblich aus technischen Gründen – Propellermotoren zum Auftrieb des Flügels – nicht realisiert werden. 1942 sei das Projekt jedoch wieder aufgenommen worden,

Dadurch, dass der Artikel durch Sautier mit einem offensichtlich technisch versierten Mitarbeiter von »Kristall« verfasst worden war, wurde den Lesern Authentizität und Autorität vorgegaukelt, zumal Sautier vermutlich im Telefonbuch nachweisbar

57 Laut Adressbuch Hamburg von 1950 dort nicht gemeldet, evtl. ein Pseudonym, wobei ohnehin unklar ist, wieso die Zeichnungen nicht von Sautier selbst angefertigt wurden.

58 Carl Frederik Josephi-Lund (1899–1955). Laut Auskunft des Stadtarchivs Stade, Frau Viol v. 21.11.2019 war Josephi-Lund laut Meldekarte Journalist.

59 Heute befindet sich dort ein Luftfahrtmuseum.

60 Laut Adressbuch 1950 in Hamburg nicht gemeldet.

61 Wir konstruierten FLIEGENDE TELLER.

war.⁶² Bemerkenswert an der »Kristall«-Darstellung ist, dass Sautier mit keinem Wort behauptete, dass der Flugteller vor 1945 gebaut worden sei. Erst der Leserbrief aus Stade suggerierte den Lesern, dass 1943 bereits Flugscheibenversuche im Raum Rechlin stattfanden.

Die Reportagen von »Spiegel«, »Wochenend«, »Kristall« sowie eine weitere im Wochenblatt »7 Tage« (auf die noch einzugehen ist) blieben zunächst Einzelfälle. Auch die »Nordwest-Zeitung«, die ohnehin nur kurz über Belluzzo berichtet hatte, widmete sich nie wieder dem Thema.

2.2 1952: »France Soir« und Dr. Richard Miethe

Zwei Jahre später dienten deutsche Flugscheiben erneut als Erklärung für das UFO-Phänomen. Auslöser war offensichtlich wiederum, wie schon 1950 im Fall des »Giornale d'Italia«, eine ausländische Pressemeldung. Am 7. Juni 1952 verkündete die Frankfurter »Abendpost« eine

Sensationsmeldung aus Paris. Fliegende Untertassen sind deutsche V 7. Ihr Konstrukteur Dr. Richard Miethe.⁶³

Nach »France Soir« – das Blatt hatte ja bereits 1946 ein deutsches U-Boot in der Antarktis gemeldet – könnten die Fliegenden Untertassen deutscher Herkunft sein. Die Pariser Zeitung stützte sich dabei angeblich auf die Aussagen des in Tel Aviv lebenden 40jährigen deutschen V-Waffen-Ingenieurs Dr. Richard Miethe,

... der wörtlich erklärt haben soll: »Ich wage zu behaupten, dass fliegende Scheiben, falls sie am Himmel kreisen, in Deutschland konstruiert, nach meinen Anordnungen fertiggestellt und wahrscheinlich in Serie von den Sowjets nachgebaut wurden«.⁶⁴

Der angebliche Dr. Richard Miethe, dessen Existenz bis in die Gegenwart genauso wenig nachweisbar ist wie die des Flugscheibenkonstruktors Otto Habermohl, habe ferner erklärt, dass die »V 7« gegen Kriegsende fabrikationsreif gewesen und erfolgreich über der Ostsee getestet worden sei. Hitler habe sich jedoch erst nach dem Rheinübergang der Patton-Armee 1945 zum Bau in unterirdischen süddeutschen Fabriken entschlossen.

62 Im Adressbuch Hamburg von 1950 ist der Dipl.-Ing. G[eor]g. Sautier, Technisches Büro, in der Husumer Str. 35 mit dem Telefonanschluß 53 25 66 verzeichnet. Möglicherweise bestand eine Verbindung zu Sautier & Co., Mönckebergstr. 11.

63 Sensationsmeldung aus Paris. Fliegende Untertassen sind deutsche V 7. Ihr Konstrukteur Dr. Richard Miethe, in: Abendpost v. 07.06.1952, zitiert nach Schedel, UFO-Zeitchronik, S. 71.

64 Ebd.

Die Sowjets hätten bei der Einnahme Breslaus⁶⁵ mehrere Antriebsaggregate der Waffe erbeutet sowie einige Experten gefangen genommen, die in die Industriezentren jenseits des Urals verbracht wurden.⁶⁶

Der »France Soir«-Artikel ist die Geburtsstunde der später viel zitierten »V 7« und des geheimnisvollen Obersts »Dr. Richard Miethe«. Der »V 7«-Terminus und der Erfindername wurden also über ein 2012 eingestelltes französisches Boulevardblatt kolportiert. Weiterhin wurden hier weitere wichtige Elemente des Flugscheiben-Narrativs eingeführt: der Test einer Flugscheibe über der Ostsee und die Gefangennahme von Flugscheibenkonstrukteuren in Breslau und die Erbeutung von Antriebsexemplaren einer Flugscheibe durch die Rote Armee 1945.

Die Darstellung schließt insofern an Schrievers These im »Spiegel« zwei Jahre zuvor an, als dass konkret behauptet wird, deutsche Erkenntnisse über Flugscheiben seien in die Sowjetunion gelangt.

Wenige Wochen später, im Juli 1952, jährte sich zum fünften Mal die erste UFO-Sichtung durch Kenneth Arnold. Aus diesem Anlass referierte am 6. Juli 1952 ein Jochen Franke in der »Frankfurter Neuen Presse« recht kritisch die UFO-Sichtungen der letzten fünf Jahre und kam dabei auch auf angebliche deutsche Projekte zurück: »Die Saison der Untertassen. Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt«.⁶⁷ Franke konstatierte für 1950 einen Sichtungs-»Rekord«: Am 23. März seien über Berlin und Nürnberg, am 29. März über Salzburg, am 30. März in Italien, Venezuela, Chile und Brasilien Fliegende Untertassen gesichtet worden, auch in Israel und Spanien, im April in der Türkei, Neuseeland und den USA, im August in Göttingen. Auffällig ist, dass die Sichtungswelle praktisch zum selben Zeitpunkt begann als Belluzzos Artikel in Italien erschien.

Immerhin konnte Franke seine Leser in einer Hinsicht beruhigen – niemals sei eine fliegende Untertasse oder auch nur die Aufschlagstelle eines UFOs gefunden worden. Erstaunlicherweise führte Franke nun eine Zuschrift vom April 1950 an, in der ein »Gruppenleiter« im Reichsluftfahrtministerium angab, 1943 über eine Feldpostnummer 8000 – angeblich eine Sondernummer für Waffenverbesserungsvorschläge – von zwei Soldaten die Vorschläge zur Konstruktion einer Luftmine erhalten zu haben. Sie sollten ferngesteuert nach der Art von Hubschraubern auf- und niedergehen und so Bombern den Weg versperren. Die Minen sollten durch direkten Kontakt zum feindlichen Flugzeug oder durch Fernsteuerung explodieren bzw. gezündet werden. Versuche seien zufriedenstellend verlaufen, jedoch das Werk in Berlin Adlershof im Herbst 1944 zerstört worden.⁶⁸

65 Die Festung Breslau war von der Roten Armee beim Vormarsch nach Westen umgangen worden und wurde erst am 6. Mai 1945 eingenommen, also zwei Tage vor der Kapitulation.

66 Sensationsmeldung aus Paris.

67 Franke, Jochen: Die Saison der Untertassen. Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt, in: Frankfurter Neue Presse v. 06.07.1952, zitiert nach Schedel, UFO-Zeitchronik, S. 76.

68 Ebd.

Trotz insgesamt kritischer Darstellung konzedierte Franke, dass das UFO-Phänomen nicht geklärt sei. Nach Auffassung des schwedischen Generalstabs seien alle Sichtungen Täuschungen. Der britische Hofastronom Sir Harold Spencer-Jones (1890–1960) habe bereits 1950 erklärt, dass alle Sichtungen Einbildung seien und eine Massenhysterie wie beim Ungeheuer von Loch Ness ausgelöst hätten.⁶⁹ Der Harvard-Astronom Harlow Shapley (1885–1972) hielt das UFO-Phänomen sogar für einen Fall für Psychiater und nicht für Astronomen.⁷⁰ Das sowjetische Leitorgan »Prawda« sehe in der UFO-Debatte schlicht »reaktionäre« Propaganda zur Erzeugung von Kriegshysterie. Letztlich blieb Franke sachlich:

Nun, man wird sehen, wie es mit den Untertassen weitergehen wird. Vorerst sind sie kein Grund, der uns den Schlaf rauben könnte. Die »Erfinder« der Fliegenden Untertasse, – stets will es ein anderer gewesen sein –, kommen und gehen ... Der deutsche Raketenforscher Dipl.-Ing. Heinz Gartmann schrieb einmal in dieser Zeitung zum gleichen Thema: »Phantasie ist eine wunderbare Sache, wenn sie als belebendes und anregendes Element dient. Mehr sei ihr auch in Sachen »Fliegende Untertassen« nicht gestattet. Aber hüten wir uns zugleich davor, den Horizont für den Rand der Welt zu halten«. Dem ist auch zwei Jahre später in gleicher Sache nichts hinzuzufügen.⁷¹

Ein weiterer Katalysator des Flugscheiben-Narrativs war ein Artikel im Vorgänger der heutigen Illustrierten »Bunte«. Am 18. September 1952 erschien in »Das Ufer – Die Farb-illustrierte« der »bahnbrechende« Artikel des Schriftstellers Kurt W. Streit⁷² unter dem Titel »Fliegende Untertasse = Deutscher Flugkreisel? Ein Geheimnis wird nach sieben Jahren gelüftet« (Abb. 9, 10, 11).⁷³ Bemerkenswerterweise erschien direkt dahinter eine Art Ko-Artikel von einem H. G. Meyer: »Nur Geister fliegen lautlos«, der sich allgemein mit dem UFO-Phänomen auseinandersetzte.⁷⁴

69 1933/34 kam es um den Loch Ness zu einer Sichtungswelle eines angeblichen Seeungeheuers, die einen Medienrummel auslöste bis hin zur Produktion des Spielfilms »The Secret of the Loch« (GB 1934, Regie: Milton Rosmer), in dem sich das Ungeheuer als prähistorischer Riesenleguan entpuppt. Bis heute fehlt jeglicher Nachweis für seine Existenz.

70 Shapley hielt sämtliche UFO-Sichtungen für astronomische oder meteorologische Fehlinterpretationen, Wetterballone, Flugzeuge oder Halluzinationen. Für die schlüssigste Erklärung für die oftmals beobachteten abrupten Richtungsänderungen von UFOs hielt er die Strahlen von Flugplatzscheinwerfer in Wolkenfeldern, da die Beobachter in der Regel keinen Zusammenhang zwischen dem beobachteten Phänomen und der Lichtquelle herstellen konnten; Shapley, Harlow: Wir Kinder der Milchstrasse. Die Evolution aus den Tiefen des Kosmos, Düsseldorf/Wien 1965, S. 168.

71 Franke, Saison.

72 Kurt W. Streit (Jg. 1921) publizierte in den 1950er/60er Jahren u.a. luftfahrtbezogene Jugend- und Sachbücher, auch unter den Pseudonymen George C. Aileron oder Elisabeth Streit; www.fictionfantasy.de Zugriff v. 14.11.2019.

73 Streit, Kurt W.: Fliegende Untertasse = Deutscher Flugkreisel? Ein Geheimnis wird nach sieben Jahren gelüftet, in: Das Ufer – Die Farbillustrierte, Nr. 18, September 1952, S. 4–6.

74 Meyer, H. G.: Nur Geister fliegen lautlos! In: ebd., S. 6.

In einer Infobox neben Streits Artikel finden sich Kurznotizen über UFO-Sichtungen seit 1947. Unter dem Stichwort »Raketen aus Tarnowitz«⁷⁵ berichtete der nach Holland geflohene polnische Schiffingenieur Fidolszyk, dass die in Schweden gesichteten »grünen Sonnen«⁷⁶ und ferngesteuerten Raketen von den Russen aus Tarnowitz in Oberschlesien stammten.⁷⁷ Zur »V 7« findet sich der Eintrag:

Der deutsche V-Waffen-Ingenieur R. Miethe erklärte der Zeitung »France Soir«: Fliegende Scheiben, falls sie am Himmel kreisen, wurden in Deutschland konstruiert, nach meinen Anordnungen fertiggestellt und, da sie gegen Kriegsende fabrikationsreif waren, wahrscheinlich in Serie von den Sowjets nachgebaut.⁷⁸

Der eigentliche Artikel von Streit bezieht sich aber auf den Bau einer deutschen Flugscheibe von »Rolf« (Rudolf) Schriever im besetzten Prag zwischen 1943 und 1945. Streit beginnt mit einer Szene vom 3. August 1943 auf dem Werkflugplatz der BMW-Werke, wo Schriever und drei Mitarbeiter angeblich an einem geheimen Projekt arbeiten: »Ist es ein Überschalljäger? Ist es ein Weltraumschiff, das da hinter dem Stacheldraht geboren wird?«.⁷⁹ Nun beschrieb der Autor nicht, was weiterhin am 3. August 1943 geschah, sondern kolportierte die Geschichte des Schrieverschen Flugkreisels. Im Frühling 1941 wollte Schriever in den Heinkelwerken in Eger ein »Gerät« entwickeln, das wie ein Hubschrauber starten und schneller als ein Flugzeug fliegen konnte. Das Gebilde sah aus wie eine »missglückte Mokkatasse« – eine auffällige Formulierung, die fünf Monate später genau so in der »Hamburger Morgenpost« wiedergegeben wurde. Für den Flug fehlte es an Triebwerken, doch nach Schrievers Berechnungen mussten schon »mittelschwere Motoren« ausreichen, um Steiggeschwindigkeiten von hundert Metersekunden zu erreichen. Selbst die Schockwellen der Schallmauer wären ein »Kinderspiel«. Die Höchstgeschwindigkeit könnte bei 4.000 Stundenkilometern liegen, wenn neben den Turbinenmotoren noch zwei Staustrahltriebwerke verwendet würden. Ein, wohlgemerkt, »Modell«, flog angeblich zum ersten Mal am 1. Juni 1942. Die Flugscheiben-Theorie war nach Streit damit bewiesen, doch es fehlte der Praxistest mit einem Prototyp in den Originalmaßen. Allerdings habe dann 1944 mit dem Junkers »Jumo 004« ein Strahltriebwerk zur Verfügung gestanden, das auch im Düsenjäger »Me 262« genutzt wurde. Alle Vorgänge unterlagen strengster Geheimhaltung; nur die Werkleitung war informiert, da es sich um eine »umwälzende Erfindung« handelte. Im April 1945 war der Schrieversche »Flugkreisel« oder die »Fliegende Untertasse Nummer I« angeblich startbereit. Der Kreisel wurde aus der Werkhalle geschoben, Schriever ging allein an Bord,

75 Tarnowitz befindet sich ca. 170 km südöstlich von Breslau.

76 Grüne Sonne: Bezeichnung für ungeklärte Sichtungen von unbekannten fliegenden Objekten über Schweden 1946.

77 Streit, Fliegende Untertasse, Infobox »Theorien und Tatsachen«.

78 Ebd.

79 Ebd.

FLIEGENDE UNTERTASSE=

THEORIEN UND TATSACHEN

Grüne Sonnen: Kurz nach dem Kriege sah man über Schweden und der Ostsee seltsame Himmelserscheinungen, leuchtend grüne Kugeln, größer als der Mond. Mit großer Geschwindigkeit seien sie schnurgerade über den Himmel geflogen.

Flying saucers: Der amerikanische Kaufmann Kenneth Arnold sah am 27. Juni 1947 zum erstenmal von seinem Flugzeug aus „Dinger, die aussahen wie flying saucers, wie fliegende Untertassen“. In Winkelform, wie Wildgänse, seien sie über den Himmel gezogen. Seitdem häuften sich Berichte über „leuchtende Scheiben, die lautlos mit großer Geschwindigkeit dahinfliegen, plötzlich stillstanden und dann davonhuschen“. Sie manövrierten mit großer Geschicklichkeit, erklärte die Besatzung einer amerikanischen Verkehrsmaschine; normale Flugzeuge, Meteore oder Kometen können es nicht gewesen sein. Sie flogen wesentlich höher als wir — 2000 Meter. Ihre Geschwindigkeit war schwer zu schätzen.

Grudge-Projekt: Zwei Jahre lang sammelte und prüfte die amerikanische Luftwaffe unter dem Namen „Grudge-Projekt“ alle Unterlagen über die „Fliegenden Untertassen“. Das Ergebnis der Untersuchungen war: Fliegende Untertassen gibt es nicht. Die Beobachter hätten sich von Flugzeugen, Ballonen und Vögeln täuschen lassen, sie seien vielleicht der Massenhysterie zum Opfer gefallen oder aber sie hätten bewußt die Öffentlichkeit irreführen wollen.

Kosmische Geschosse? Nachdem Orson Welles am Radio die USA mit dem Märchen einer Invasion vom Mars her beunruhigt hatte, griff man überall in der Welt die Frage auf: Könnte es sich bei den Untertassen nicht womöglich um Raumschiffe oder gar um Geschosse von fernen Sternen handeln?

Einstein: Einem ratsuchenden, sehr besorgten Mitbürger schrieb der berühmte Physiker Albert Einstein: „Die Leute haben etwas gesehen. Was es ist, weiß ich nicht, und ich bin auch nicht neugierig darauf. Hochachtungsvoll...“

Raketen aus Tarnowitz: Der nach Holland geflohene polnische Schiffingenieur Fidolszyk behauptete: Grüne Sonnen und Fliegende Untertassen seien ferngesteuerte Raketen, die unter russischer Leitung von polnischen Flugbasen her stammten. Sie würden in der Nähe von Tarnowitz/Oberschlesien gestartet.

Luftkissen: Eine optische Täuschung nannte der Astrophysiker D. H. Menzel die sogenannten „Fliegenden Untertassen“. Kalte Luftgebilde, eine Art von Luftkissen bilden sich gelegentlich zwischen wärmeren Luftschichten. Diese Kissen reflektieren das Licht, z. B. das von Scheinwerfern, und sie sprechen auf Radar an. Düsenjäger, die gegen sie anfliegen, stießen auf keinerlei Gegenstände, sondern ins Leere.

Untertassen in der Retorte: Dem amerikanischen Physiker Noel Scott gelang es, „Untertassen“ im Laboratorium herzustellen. Er ging von der Annahme aus, daß die Himmelserscheinung der fliegenden Teller nichts anderes als „Lichtblasen“ innerhalb der Atmosphäre seien, optische Phänomene in der ionisierten verdünnten Luft der äußeren Luftschichten unseres Erdballs. Zum Beweis ionisierte er entsprechend verdünnte Luft in einer großen Retorte. Dabei entstanden dann tatsächlich „Luftblasen“, die bei Annäherung eines Magneten rasend zu rotieren und zu fliegen begannen. Auch diese Gebilde sprachen auf Radar an.

V 7: Der deutsche V-Waffen-Ingenieur R. Miethe erklärte der Zeitung: „France Soir“: „Fliegende Scheiben, falls sie am Himmel kreisen, wurden in Deutschland konstruiert, nach meinen Anordnungen fertiggestellt und, da sie gegen Kriegsende fabrikationsreif waren, wahrscheinlich in Serie von den Sowjets nachgebaut.“

Ein Geheimnis wird nach sieben Jahren gelüftet

Auf dem Werkflugplatz der deutschen BMW-Werke in Prag herrscht seit Wochen schon geheimnisvolles Geraune. Man schreibt den 3. August 1943, und in dem stacheldrahtumzäunten kleinen Hangar an der Ostseite des Rollfeldes ertönen dann und wann knatternde Niethämmer. Niemand außer dem Chefpiloten Rolf Schriever und drei seiner engsten Vertrauten hat Zutritt zu dem streng bewachten und abgeriegelten Gelände. Das war ohne Zweifel Grund genug, die unwahrscheinlichsten Gerüchte aufkommen zu lassen. Ist es ein Überschalljäger? Ist es ein Welt- raumschiff, das dort hinter dem Stacheldraht geboren wird? Die verwegenen Kombinationen und Phantasien gehen als streng geheimes Geflüster von Mund zu Mund. Niemand weiß genau Bescheid, was im Ost- hangar geschieht, denn der Konstrukteur und seine Mitarbeiter schweigen wie das Grab.

Die Idee der Fliegenden Untertasse

An einem Frühlingsabend des Jahres 1941 sitzt der Werkpilot Rolf Schriever bei den Heinkelwerken in Eger in Gedanken versunken vor seinem Schreibtisch. Wie Tausende vor ihm, so wälzt auch er das Urproblem der Luftfahrt, das da lautet: „Fahrt ist das halbe Leben!“ Fahrt, das bedeutet Geschwindigkeit für den Start, Geschwindigkeit für den Flug und Geschwindigkeit für die Landung; das bedeutet langen Rollweg bis zum Abheben vom Boden, also riesige Flugfelder, das bedeutet die Unmöglichkeit, in der Luft stillstehen zu können, und das bedeutet hohe Geschwindigkeit beim Aufsetzen, also wieder lange Ausrollstrecke. Fahrt, das bedeutet schließlich: in Bodennähe immer Gefahr!

„Man müßte, Herrgott nochmal“, so denkt sich der grübelnde Werkpilot, „man müßte ein Gerät entwickeln, das nicht nur senkrecht starten und landen kann wie ein Hubschrauber, also für diese in der Fliegerei lebens-



Flugkapitän Schriever ist der erste Konstrukteur eines Flugkreisels. Kurz vor dem Probeflug war der Krieg zu Ende: die Maschine wurde zerstört, die Pläne dazu wurden gestohlen

wichtigen Vorgänge keinen Platz beansprucht, sondern gleichzeitig, im Gegensatz zum Hubschrauber, in der Luft nicht nur ebenso schnell wie ein normales Flugzeug fliegt, sondern noch viel schneller!“

Der Zeit voraus

Dabei fährt sein Bleistift gedankenverloren über ein Blatt Papier. Skizzen normaler Flugzeugkonstruktionen und Hubschrauber entstehen, dann wachsen beide zusammen, und auf einmal hat er die Lösung! Wie wäre es mit einer gewölbten und runden Kabine an Stelle des bisher langen und schmalen Rumpfes, und wie wäre es, wenn man um diese gewölbte und runde Kabine die Rotorflügel des Hubschraubers nicht drei- oder zweifach, sondern vielfach kreisen ließe, die Blätter verstellbar, angetrieben von einem Motor in der Mitte oder, noch besser, von Turbinen wie die selbige Heinkel 178 des Jahres 1939?

Hastige Bleistiftstriche geben der Idee Form und Gestalt. Ein Gebilde entsteht, das aussieht wie eine mißglückte Mokkatasse mit einer Luftblase in ihrer Mitte. Dort ist die

Eine Schnittzeichnung des Schrieverschen Flugkreisels zeigt, wie frappierend einfach die schon auf das Jahr 1941 zurückgehende Idee der „Fliegenden Untertasse“ technisch aussieht. A: Flugblätter; T: Tank; D: Düsentriebwerk

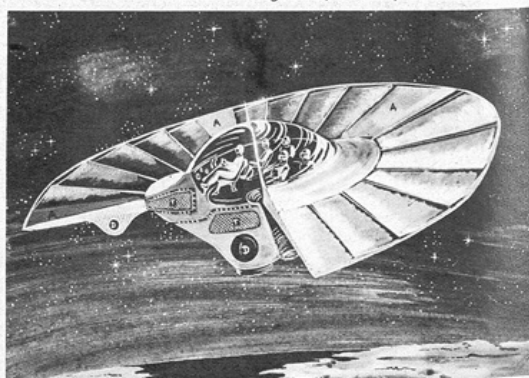


Abb. 9, 10, 11 »Fliegende Untertasse = Deutscher Flugkreisel?«: Der Artikel aus der Illustrierten »Das Ufer«, Ausgabe vom 18. September 1952.

DEUTSCHER FLUGKREISEL?

Kabine für die Besatzung! Darunter die Treibstoffbehälter. In der Mitte außen herum die Lagerung des Rotorflügelkranzes, darunter hängen die Triebwerke, die den Rotor in Bewegung versetzen.

In nächstlanger Arbeit wird der Entwurf vervollkommen. Noch aber fehlt es an geeigneten Triebwerken, an aerodynamischen Erfahrungen mit dem seltsam geformten Körper. Schwierigkeiten gewinnen Raum. Doch die Idee läßt den Erfinder nicht mehr los. Er fühlt, was er hier auf dem Papier geboren hat, eilt seiner Zeit ein volles Jahrzehnt, vielleicht noch mehr voraus. Tagsüber hängt Flugkapitän Schriever in der Luft. Die werkneuen Maschinen müssen für die Verbände an der Front eingeflogen werden. Eine verantwortungsvolle, schwierige Aufgabe. Aber Abend für Abend zieht ihn das Projekt in seinen Bann.

Über 4000 Kilometer je Stunde

Berechnungen werden angestellt, und das Ergebnis ist frappierend: Schon mit mittelstarken Motoren müßte eine Steiggeschwindigkeit von hundert Metersekunden erzielt werden können. Dann läßt man den Rotor langsamer laufen, so langsam, daß das Gerät in der Luft schweben bleibt, und wirft die beiden Düsenmotoren für den Vorwärtsflug an. Sie geben die Vorwärtsgeschwindigkeit, ermöglichen Steigflug und Horizontalflug, und wenn die Berechnungen stimmen, müßten die Schockwellen der Schallgrenze ein Kinderspiel sein und die Höchstgeschwindigkeit etwas über 4000 Kilometer je Stunde liegen, vorausgesetzt, daß zum Vorwärtsflug neben Turbinenmotoren auch Staustrahlrohre verwendet werden, die ab 800 km/st arbeiten.

Ein Modell wird entworfen und gebaut. In einer einsamen Gegend außerhalb des Werkgeländes wird es erprobt. Es fliegt am 1. Juni 1942 zum erstenmal. Damit scheint die Theorie bewiesen, und nun kann die eigentliche Arbeit am ersten richtigen Flugkreisel beginnen.

Der fliegende Teller wird gebaut

Inzwischen vergingen Wochen und Monate, ja beinahe zwei Jahre. Flugkapitän Schriever wurde ChefpiLOT und nach Prag versetzt. Es ist 1944 geworden, die ersten Messerschmittschen Düsenjäger fliegen, und damit steht endlich auch ein brauchbarer Turbinenmotor zur Verfügung. Mit seiner Hilfe kann das Projekt verwirklicht werden. Die Osthalle am Platz der BMW wird zum Laboratorium und zur Fabrik. Man geht still an die Arbeit, verwendet arbeitsfreie Stunden, zeichnet, plant, ändert, verwirft, plant erneut, beginnt mit den Schweiß- und Nietarbeiten. Die Werkleitung ist im Bilde, aber sonst erfährt niemand ein Wort, denn man arbeitet an der umwälzendsten Erfindung der Fliegerei, und erst die praktische Erprobung soll zeigen, ob die Idee den richtigen Weg wies, ob die Fliegerfolge der Modelle sich mit einem bemannten und steuerbaren Gerät wiederholen lassen.

Vom Zusammenbruch überrascht

So kommt der April 1945. Der „Flugkreisel“ oder die „Fliegende Unter-
tasse Nummer 1“ ist fertig. Zum er-



Wenn der Kreisel schnell rotiert und die Rückstoßgase der Triebwerke nach außen weggeschleudert werden, stellt sich zwangsläufig im Flug der „Scheibencharakter“ heraus. Sind womöglich, so fragen manche, die über Washington gesichteten Scheiben nichts anderes als Versuchsgeräte der US-Luftwaffe, über denen noch das Siegel des militärischen Geheimnisses liegt?

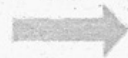
Zeichnungen: Zöbisch

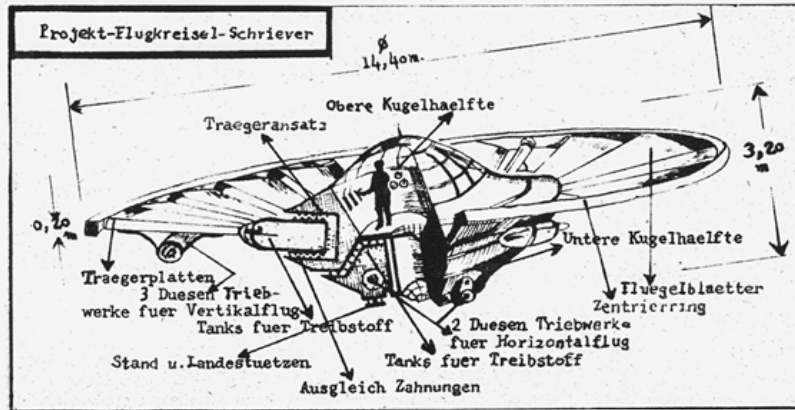
stenmal wird sie aus der Halle auf das Rollfeld geschoben. Ein phantastisches Gebilde von fast fünfzehn Meter Durchmesser, in der Mitte überragt von der im Sonnenlicht gleißenden Plexigaskuppel des Führerraumes. ChefpiLOT Schriever geht allein an Bord, die Motoren laufen Probe, die flimmernde Aluminiumscheibe beginnt zu rotieren. Da ergibt sich eine winzige Unwucht, die einige Änderungen notwendig macht, und im selben Moment beginnen schon wieder die Sirenen zu schrillen, wie so oft in diesen letzten

Monaten eines verzweifelten Kampfes. Die Triebwerke verstummen, das Gerät wandert zurück in die Halle. Die Änderungen benötigen mehr Zeit als erwartet. Der April vergeht, es kommt der Mai 1945 und damit das Ende des Krieges.

Das Werk stellt am 9. Mai die Arbeit ein. Die zum Teil tschechische Belegschaft beginnt zu plündern und zu morden. „Rette sich, wer kann“, lautet die Parole für alle Deutschen. Sprengungen hallen über das weite Feld des Flughafens, Flugzeugrümpfe brechen in sich zusammen,

und schwarze Rauchsäulen steigen gen Himmel. Da schieben ChefpiLOT Rolf Schriever und seine Freunde ihr Wunderprojekt ein letztesmal ans Tageslicht. Eine Sprengladung wird fachgemäß verstaubt, die Zündschnüre brennen, man hastet in Deckung, und dann fliegen die drei Unentwegten die Trümmer ihrer mühseligen, in zahllosen Stunden geschaffenen Arbeit um die Ohren. Der „Fliegende Teller Nummer eins“ ist nicht mehr. Schriever zieht seinen BMW aus der Garage, verpackt den Koffer mit den Plänen, lädt seine Familie in den





Einen Flugkreisel zu konstruieren, ist heute technisch kein Problem mehr. Unsere für den Laien dargestellte rohe Konstruktionszeichnung zeigt deutlich, wie der Kreisel funktioniert. Die rotierende Scheibe besteht aus nichts anderem als aus aneinandergesetzten verstellbaren Luftschraubenblättern, die von Düsenmotoren angetrieben werden

Wagen und fährt Richtung Westen. Er hält sich auf dem Lande verborgen. Repariert den Bauern Pflüge und Eggen, arbeitet als Schmied, verkauft den BMW, und eines Tages, im Tohuwabohu des ersten Nachkriegshalbjahres, kommt er nach einem anstrengenden Tag zurück auf den verlassen Hof, auf dem er nach der Flucht zuerst Quartier genommen hatte. Er sieht sofort, daß inzwischen geplündert worden war. Alles ist weg, alles, was er retten konnte, und der ganze Koffer mit den Plänen.

Gäste von anderen Planeten?

Wieder vergehen Monate. Nachforschungen bleiben erfolglos. Der ehemalige Chefpilot zieht nach Norddeutschland in die Nähe seiner Heimatstadt Bremen. Zwei Jahre später liest er die ersten geheimnisvollen Berichte von „fliegenden Tellern“, die angeblich mit enormer Geschwindigkeit das Territorium der USA unsicher machen sollten. Er sieht die ersten angeblichen Aufnahmen der seltsamen Vögel, und er kann sich eines Lächelns nicht enthalten. Zu seiner Frau sagt er: „Alle Komellen“ und deutet mit dem Finger an die Stirn, als von Besuchern ferner Welten gefaselt wird.

„Gäste von anderen Planeten?“ fragt Flugkapitän Schriever, und verzieht seinen Mund zu ungläubigem Lächeln. „Überlegen Sie doch einmal: der Jupiter liegt 680 Millionen Kilometer von der Erde entfernt, eine „fliegende Untertasse“ mit 5000 km/st Geschwindigkeit würde für diese Entfernung 15½ Erdjahre benötigen. Hin und zurück doppelt so lange. Vom Mars wissen wir ja, daß er unbewohnt ist. Er kommt also sowieso nicht in Frage. Wenn die Menschen etwas nachdenken würden, könnten sie niemals glauben, was eifrige Reporter hier an Unfug bisher verzapft haben.“ Dennoch, nun scheint sich aufzuklären, wo seine Pläne gelandet sind, und er nimmt erneut Nachforschungen bei den amerikanischen Versuchszentren auf. Ergebnis: Verhöre durch die CIC am nichtendenden Banden. Einladung nach Südamerika, die er ablehnt. Verbot, in Verhandlungen mit den Ostblockstaaten zu treten. Überwachung und was sonst noch alles. Aber Chefpilot Schriever bleibt eisern. Für ihn gibt

es keine Angebote, die günstig genug wären, er bleibt in Deutschland. Aber wer in seiner Gegenwart von geheimnisvollen „fliegenden Untertassen“ spricht, der riskiert, ein hohnvolles Gelächter zu hören.

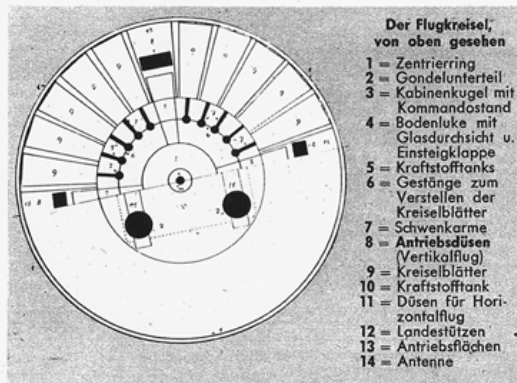
Geräuschlose Teller - unmöglich
Flugkapitän Schriever meint, daß es auf keinen Fall geräuschlose fliegende Untertassen geben könne. Wenn solche Gebilde gesehen wurden, dann wären es fraglos Lichtflecke oder sonstige optische Täuschungen gewesen. Flugkreisel müßten immer kräftige Schallgeräusche verursachen.

Eine andere Lösung gäbe es nicht. „Ich bin fest überzeugt“, schrieb Schriever, „daß heute bereits Versuche gemacht werden, mit neuartigen Scheibenflugzeugen, die durch Düsentriebwerke überschallgeschwindigkeit erreichen. Der Heimatort solcher Geräte liegt aber immer innerhalb eines Radius von 1500 bis 2000 Kilometer.“ Auch heute, so erklärte Rolf Schriever erst vor wenigen Wochen, sei er jederzeit bereit, die Konstruktion seines Flugkreisels zu wiederholen. Sollte sich dazu in Deutschland keine Gelegenheit finden? Kurt W. Streit

Nur Geister fliegen lautlos!

An der Wirklichkeit der „fliegenden Untertassen“ ist nicht zu zweifeln. Mindestens sind sie „so wirklich wie ein Regenbogen“. Wenn unter Tausenden von Berichten, die von einem Untersuchungsausschuß der amerikanischen Luftwaffe geprüft wurden, auch nur 34 Fälle als verbürgt, aber unerklärbar bezeichnet wurden, so genügen sie, um die intensivste Aufmerksamkeit zu rechtfertigen. Ohne diese 34 Fälle gäbe es das Kapitel „fliegende Untertassen“ nicht. Müssen sie aber unbedingt Besucher

aus dem Weltraum in sich bergen? Schon vor fünfzig Jahren geisterten fliegende Teller über dem amerikanischen Himmel. Am 22. November 1896 rasten leuchtende Wolkenreiter bereits über Kalifornien hinweg. Sie erschienen als „vogelartige Gebilde“ mit flammendem Schnabel über Oakland, zeigten sich 1897 in Salt Lake City, Denver und im amerikanischen mittleren Westen. Und am 20. April des gleichen Jahres stand ganz Chicago mit aufgesperrten Augen auf den Straßen und ver-



folgte staunend den Flug von zwei zigarrenförmigen, grün und rot leuchtenden „Luftschiffen“ (der erste Zepelin stieg erst im Juli 1900 auf).

Auf Erden unmöglich

Alles, was die „fliegenden Untertassen“ vollbrachten und vollbringen, ist nach irdischen Maßstäben unmöglich. Durchweg handelt es sich um kreisförmige, elliptische oder zigarrenförmige Gebilde, von bläulichem oder orangerotem Licht umgeistert, die mit Geschwindigkeiten bis zu der kometenartigen Fahrt von 36 000 Kilometer je Stunde über den Himmel rasen. Dabei fliegen sie vollkommen lautlos, können urplötzlich stillstehen oder auch zackig wie ein Brummer oder eine Libelle rechtwinklig abbiegen und senkrecht auf- oder absteigen. Sie wurden von Flugzeugen und von der Erde aus beobachtet. Am häufigsten wurden sie über den heißen, trockenen, teilweise wüstenartigen und felsigen Gebieten des amerikanischen Mittelwestens gesichtet.

Könnte man ein Auto bei 100 Kilometer Stundengeschwindigkeit auf einen halben Meter stoppen, so gäbe das einen so furchtbaren Ruck, daß kein Insasse mit dem Leben davorkäme und der Wagen wahrscheinlich genau so in Trümmer ginge, als wäre er gegen einen Baum geprallt. Nun aber ein plötzlicher Stillstand bei 36 000 Kilometer je Stunde! Oder ein rechtwinkliges Abbiegen bei der gleichen Geschwindigkeit. Schon die Piloten unserer Düsenflugzeuge können bei ihrer lächerlichen Schallgeschwindigkeit von 1200 km/st nur noch kilometerweite Kurven fliegen, weil ihr Organismus dem furchtbaren Druck in einer engeren Kurve nicht mehr gewachsen wäre. Und genau wie der Mensch kann kein irdischer Baustoff und keine irdische Baumethode den Beanspruchungen solcher Flugmanöver trotzen. Jedes feste irdische Gebilde würde dabei in Fetzen fliegen, soweit es nicht schon vorher durch die gewaltige Reibungshitze wie ein Meteor in Glut und Flammen zerstäubt wäre. Außerdem können nur Geister lautlos fliegen. Schon ein Segelflugzeug, das „lautlos“ durch die Lüfte gleitet, heult und pfeift in Wirklichkeit ganz gehörig. Bei mehr als 1000 Kilometer je Stunde müßte jeder feste Körper — gleich ob aus irdischen oder außerirdischen Regionen — einen Höllenlärm erzeugen. Das alles aber fehlt bei den „fliegenden Untertassen“. Folglich — so erklärt man — können die „fliegenden Untertassen“ keine festen Gebilde sein.

Grenzen der Technik

Das braucht jedoch nicht die einzige Erklärung zu sein. Es gibt heute Flugzeuge von halbkreisförmiger bis zu dreieckiger Gestalt wie Pfeilspitzen. Kein ernsthafter Techniker würde bestreiten, daß man auch Flugzeuge von kreisrunder Gestalt bauen kann. Welcherart solche Versuchsmaschinen auch sein mögen, die Wunderleistungen, die man an den „echten fliegenden Untertassen“ beobachtete, könnte keine von ihnen vollbringen. Die menschliche Technik hat Grenzen, die der Fachmann mit Sicherheit kennt. Die Amerikaner würden sich hüten, achtmotorige Langstreckenbomber mit Strahltriebwerken — das Stück für 15 Millionen Dollar — zu bauen, wenn sie über „fliegende Untertassen“ verfügten. Und die Russen wieder würden sich hüten, diese amerikanischen Langstreckenbomber nachzubauen — was sie emsig tun —, wenn sie die soviel besseren „fliegenden Untertassen“ besäßen. H. G. Meyer

die 15 Meter durchmessende »flimmernde Aluminiumscheibe« rotierte. Doch aufgrund einer winzigen Unwucht musste der Start abgebrochen werden. Das Werk stellte am 9. Mai 1945 die Arbeit ein, die Tschechen plünderten und mordeten, das Werk wurde gesprengt, das »Wunderprojekt« wurde von Schriever und seinen Freunden gesprengt: »Der ›Fliegende Teller Nummer eins‹ ist nicht mehr«. Schriever sei mit seiner Familie im BMW nach Norden geflohen und habe sich in Bremen niedergelassen.⁸⁰

Als Schriever zwei Jahre später von den »fliegenden Tellern« hörte, habe er nicht an Bewohner vom Mars geglaubt, sondern ahnte, wo seine Pläne verblieben waren und nahm Verbindung zum CIC auf. Doch der Kontakt hatte nur zahlreiche Verhöre zur Folge. Einladungen nach Südamerika – offenbar bezog sich Streit hier auf deutsche Ingenieure in Argentinien wie Kurt Tank – lehnte Schriever ab, zu den Ostblockstaaten durfte er keinen Kontakt aufnehmen. Schriever glaube auch nicht an geräuschlose Flugkreisel, sondern gehe davon aus, dass Experimente mit »Scheibenflugzeugen« gemacht wurden und werden, die Überschallgeschwindigkeit erreichen. Er sei nun bereit, seine Konstruktion neu zu bauen: »Sollte sich dazu in Deutschland keine Gelegenheit finden?«.⁸¹

Direkt an Streits Artikel schloss eine Art Kommentar des Autors H. G. Meyer an: »Nur Geister fliegen lautlos!«. Danach bestehe an der Wirklichkeit der »Fliegenden Untertassen« kein Zweifel, da es laut einem amerikanischen Untersuchungsausschuss 34 ungeklärte Vorfälle mit ihnen gebe. Doch bezweifelte Meyer ihre außerirdische Herkunft, da bereits am 22. November 1896 »leuchtende Wolkenreiter« über Kalifornien und am 20. April 1897 zwei leuchtende Zigarren über Chicago gesichtet wurden – offenbar waren die Berichte über die geheimnisvollen Luftschiffe im Mittleren Westen inzwischen auch nach Deutschland gedrungen.

Nach Meyer schlossen die den modernen UFOs zugeschriebenen Leistungen wie etwa abrupte Wendungen bei hohen Geschwindigkeiten oder ein Flugtempo von bis zu 36.000 Stundenkilometern sowohl eine irdische als auch außerirdische Herkunft aus. Es könne sich keinesfalls um feste Gebilde handeln. Meyer schloss die Konstruktion kreisrunder Flugzeuge nicht aus, kam aber zu dem nüchternen Schluss, dass der menschlichen Technik Grenzen gesetzt seien. Weder Amerikaner noch Russen würden Langstreckenbomber mit Strahltriebwerken für 15 Millionen Dollar das Stück bauen, wenn sie »Fliegende Untertassen« besäßen.⁸²

Streits Artikel in »Das Ufer« ist bemerkenswert, weil in einer weit verbreiteten Illustrierten offenbar zum ersten Mal Details der deutschen Flugscheibe publiziert wurden, die zwar über die Person Rudolf »Rolf« Schrievers an den »Spiegel«-Artikel von 1950 anknüpften, aber das Narrativ um ein wesentliches Element bereicherten. Im Gegensatz zu Schrievers Angaben rund zweieinhalb Jahre zuvor hatte er nicht nur ein Modell angefertigt, sondern einen flugfähigen Flugkreisel konstruiert.

80 Ebd.

81 Ebd.

82 Meyer, Nur Geister fliegen lautlos!

Auffällig an Streits Darstellung ist, dass Miethe, der zum ersten Mal drei Monate zuvor öffentlich präsentiert wurde, genauso wenig Erwähnung fand wie Otto Habermohl, der einige Monate später in der »Hamburger Morgenpost« vorgestellt wurde. Bemerkenswert sind auch vier recht aufwendige Zeichnungen sowie ein angebliches Foto Schrievers, das ihn von hinten mit einer Pilotenkappe zeigt. Sollte es authentisch sein, müsste es höchstwahrscheinlich mit Wissen Schrievers, der ja zu diesem Zeitpunkt noch lebte – er starb rund dreieinhalb Monate später – publiziert worden sein. Überhaupt liest sich Streits Artikel wie eine Werbung für Schriever: Es existiere eine geniale deutsche Erfindung und Schriever sei bereit zu liefern. Auf Seite 4 findet sich eine Schnittzeichnung des »Schrieverschen Flugkreisels«, auf Seite 5 eine Zeichnung des Geräts im Flug und auf Seite 6 eine detaillierte Schnittzeichnung und ein Aufriss von oben.

Knapp zwei Wochen später, am 2. Oktober 1952, erschien in der »Frankfurter Rundschau« der Artikel »Pläne für »fliegende Untertasse« in Schweden?«. ⁸³ Nach einer Meldung der schwedischen Boulevardzeitung »Aftonbladet« besaß die schwedische Luftwaffe seit einigen Monaten deutsche Konstruktionszeichnungen von Fliegenden Untertassen. Diese stammten aus dem Jahr 1943 und waren den Schweden angeblich von dem deutschen »Oberingenieur Klein« übergeben worden; möglicherweise seien die Pläne bei Kriegsende auch den Sowjets in die Hände gefallen. Nach »Aftonbladet« hatte »Oberingenieur Klein« angeboten, Konstruktionsdetails zu offenbaren, doch hatte die schwedische Luftwaffe dieses Angebot – erstaunlicherweise – abgelehnt. Die schwedische Luftwaffe hatte jedoch nach Angaben der Zeitung die Annahme von Konstruktionsplänen bestätigt. ⁸⁴

»Oberingenieur Klein«, dessen Vorname hier noch nicht erwähnt wurde, machte bald wieder von sich reden: Vier Monate später präsentierte die »Hamburger Morgenpost« »Die Sensation des Jahres« 1953.

2.3 1953: Die »Hamburger Morgenpost« und ihr Zeitzeuge »Oberingenieur Klein«

Obwohl die folgende Artikelreihe der »Hamburger Morgenpost« wie keine andere Publikation den deutschen Flugscheibenmythos befeuerte, wurde sie bisher kaum zur Kenntnis genommen. Der Hintergrund ist wohl darin zu suchen, als dass der reißerischen Darstellung wenige Wochen später in der »Welt am Sonntag« eine augenscheinlich seriösere Form gegeben wurde und dieser Artikel seitdem als zentrale Quelle des Mythos angesehen wird.

⁸³ Pläne für »fliegende Untertasse« in Schweden? In: Frankfurter Rundschau v. 02.10.1952, zitiert nach Schedel, UFO-Zeitchronik, S. 92.

⁸⁴ Ebd.

Unter dem bombastischen Titel »Die Sensation des Jahres. Wir bauten »Fliegende Untertassen«. Die Wahrheit über eine geniale deutsche Erfindung« präsentierte das Hamburger Boulevardblatt vom 23. Februar bis zum 7. März 1953 eine 12teilige, aufwendig illustrierte Artikelserie:

1. »Sensation um Untertassen«, Hamburger Morgenpost Nr. 45 vom 23.02.1953, S. 1. Mr. Arnold machte eine Entdeckung, ebd., S. 8.
2. Geheime Sitzung in Berlin, 24.02.1953, S. 5.
3. Startgebrüll erfüllte die Luft, 25.02.1953, S. 5.
4. Zweiter Probeflug mit Fernsteuerung geplant, 26.02.1953, S. 5.
5. Gespenstischer Tanz am Himmel, 27.02.1953, S. 5.
6. Flug mit 2200 km/st, 28.02.1953, S. 5.
7. Wettlauf mit der Zeit beginnt, 02.03.1953, S. 8.
8. Prag von den Russen eingeschlossen, 03.03.1953, S. 5.
9. Russen erbeuten den »Flugdiskus«, 04.03.1953, S. 5.
10. Habermohl sprengt Flugscheibe, 05.03.1953, S. 5.
11. Wo ist Konstrukteur Habermohl? 06.03.1953, S. 5.
12. Jeder Fleck der Erde erreichbar, 07.03.1953, S. 5.⁸⁵

Die Serie endete am 7. März 1953, erhielt jedoch einen »Nachschlag«. Da die Redaktion angeblich »eine Fülle von Zuschriften« erhalten hatte, in denen unter anderem die hohe Geschwindigkeit der Flugscheiben angezweifelt wurde, präsentierte das Blatt einen »Zeugen«: Den Ex-Piloten des Raketenjägers Messerschmitt »Me 163«.⁸⁶ Zwei Tage später, am 9. März, erschien ein weiterer Artikel, in dem seine Angaben noch einmal bestätigt wurden.⁸⁷

Im ersten Teil wurde lediglich auf Kenneth Arnolds UFO-Sichtung vom 24. Juni 1947 Bezug genommen. Eingeflochten war eine Meldung, nach der am 25. Mai 1953 in der jugoslawischen Hauptstadt Belgrad zum Geburtstag von Marschall Tito »Fliegende Untertassen« mit einem Durchmesser von zwei Metern vorgeführt werden sollen, die von einem Kraftwagen aus ferngesteuert werden.⁸⁸ Durch die Einflechtung dieser Notiz

85 Sensation um Untertassen, Hamburger Morgenpost Nr. 45 vom 23.02.1953, S. 1. Mr. Arnold machte eine Entdeckung, ebd., S. 8. Geheime Sitzung in Berlin, ebd. v. 24.02.1953, S. 5. Startgebrüll erfüllte die Luft, ebd. v. 25.02.1953, S. 5. Zweiter Probeflug mit Fernsteuerung geplant, ebd. v. 26.02.1953, S. 5. Gespenstischer Tanz am Himmel, ebd. v. 27.02.1953, S. 5. Flug mit 2200 km/st, ebd. v. 28.02.1953, S. 5. Wettlauf mit der Zeit beginnt, ebd. v. 02.03.1953, S. 8. Prag von den Russen eingeschlossen, ebd. v. 03.03.1953, S. 5. Russen erbeuten den »Flugdiskus«, ebd. v. 04.03.1953, S. 5. Habermohl sprengt Flugscheibe, ebd. v. 05.03.1953, S. 5. Wo ist Konstrukteur Habermohl? Ebd. v. 06.03.1953, S. 5. Jeder Fleck der Erde erreichbar, ebd. v. 07.03.1953, S. 5.

86 Start zum Rekordflug, in: Hamburger Morgenpost v. 07.03.1953, S. 5.

87 Einflieger Roehlike schildert Probeflug: Hundert Meter in der Sekunde! In: ebd. v. 09.03.1953, S. 8.

88 Mr. Arnold macht eine Entdeckung. Josip Broz Tito (1892–1980) war von 1945 bis 1953 jugoslawischer Ministerpräsident und danach bis zu seinem Tod Staatspräsident. Tito hatte 1948 mit Stalin gebrochen und verfolgte seitdem eine neutralistische Politik zwischen den Machtblöcken des Kalten Kriegs.

wurde sofort ein Bezug zum Kalten Krieg hergestellt. Am Ende der Serie sollte sich zeigen, dass dies offensichtlich die Haupttendenz der Darstellung war: Die Sowjetunion besitze nicht nur die Atombombe, sondern mit Flugscheiben deutscher Herkunft einen Kernwaffenträger, der praktisch unangreifbar überall auf der Erde eingesetzt werden könne.

Im zweiten Teil vom 24. Februar 1953 (»Geheime Sitzung in Berlin«) wurde kurz der Mantell-Zwischenfall erwähnt. US-Präsident Truman habe ein Telegramm erhalten mit der dringenden Bitte, nicht auf »Fliegende Untertassen« schießen zu lassen, da dadurch die Menschheit in Gefahr gebracht werden könne. Radio Swerdlowsk habe den ersten Absturz einer russischen »Untertasse« gemeldet.⁸⁹ Wiederum wurde ein Bezug zum Kalten Krieg hergestellt: Die Sowjetunion besitze bereits einsatzfähige Flugscheiben. Nach dieser beunruhigenden Einleitung setzte die Haupterzählung ein:

Die Geschichte der »Fliegenden Untertassen« begann im April des Jahres 1941. Auf einer geheimen Konferenz im Reichsluftfahrtministerium in Berlin gab Göring vor einer kleinen Schar prominenter Flugzeugkonstrukteure und Aerotechniker die Anweisung der Zeit weit vorauszuweichen und noch schnellere Flugzeuge zu entwickeln.

Göring forderte, von der althergebrachten Rumpfform der Flugzeuge abzuweichen und Flächenformen zu schaffen, da nur auf diese Weise günstigere aerodynamische und statische Voraussetzungen gegeben seien.

Ob Göring sein eigenes Gedankengut preisgab oder von einer anderen Seite hierzu beeinflusst worden war, das ist nicht mehr festzustellen.⁹⁰

Zur Bestätigung verwies die »Morgenpost« auf den gesunden Menschenverstand. Jedes Kind wisse, dass ein Bierdeckel viel schneller fliegt als eine Kugel.⁹¹ Doch bekanntlich kann ein Bierdeckel nur eine Kreisbahn ziehen und aus Stabilitätsgründen nicht geradeaus fliegen – bis heute das Grundproblem aller Überlegungen, das inzwischen weit über hundert Jahre alte Tragflügelflugzeug durch eine wie auch immer geartete Scheibenkonstruktion zu ersetzen.

Im 3. Teil vom 25. Februar 1953 (»Startgebrüll erfüllte die Luft«) sicherte sich die »Morgenpost« geschickt ab, indem sie verkündete, dass der an den Vorarbeiten im Reichsluftfahrtministerium beteiligte Mitarbeiter sich noch in »russischem Gewahrsam« befände, so dass seine Namensnennung unzweckmäßig sei.⁹² Damit konnte ein großer Unbekannter eingeführt werden, dessen Existenz nicht nachweisbar war, zumal sich noch zahlreiche deutsche Kriegsgefangene in der Sowjetunion befanden, die erst 1955 entlassen wurden.

Schon jetzt meldete sich der erste – angebliche – »Morgenpost«-Leser Gerhard Klötzing aus Hamburg 38, Alsterglaci 12. Er habe Ende November – erstaunlicherweise wird das Jahr nicht genannt – in der Eifel zwischen 21 und 22 Uhr einen wandernden Stern beobachtet, der plötzlich eine 90-Grad-Wendung vollzog und mit einer Geschwindigkeit

89 Geheime Sitzung in Berlin, in: Hamburger Morgenpost v. 24.02.1953, S. 5.

90 Ebd.

91 Ebd.

92 Startgebrüll erfüllte die Luft, 25.02.1953, S. 5.



Abb. 12
Start der Miethe-Flugscheibe »V 7«
in Breslau (kein Datum oder Jahr
angegeben), Bildausschnitt aus:
»Hamburger Morgenpost« vom
25. Februar 1953, S. 5.

von gut 1000 Stundenkilometern davonflog. Der Beitrag wurde als Insert abgedruckt.⁹³ Im Artikel selbst wurde der Bau des Raketenflugzeugs »Me 163« referiert. In dieser Zeit

... entstanden von der Hand zweier Ingenieure und eines Chefpiloten in aller Stille bereits die ersten Konstruktionspläne sogenannter Flugscheiben.⁹⁴

Auch in Peenemünde, wo die A4/V2 getestet wurde, habe niemand gewusst, dass der Konstrukteur, der nun plötzlich »Robert Miethe« statt Richard Miethe hieß, an der Entwicklung eines neuen Fluggerätes arbeitete.⁹⁵ Angeblich war »Miethe« beim Start der »A 4« im Oktober 1942 anwesend. Tatsächlich fand am 3. Oktober 1942 der erste erfolgreiche Start der »A-4« in der Heeresversuchsanstalt Peenemünde statt, wobei die Rakete rund 190 Kilometer weit flog und dabei eine Gipfelhöhe von 84,5 Kilometern erreichte, bevor sie ins Meer stürzte. Dieser Erstflug war auch 1953 kein Geheimnis mehr und der breiten Öffentlichkeit durchaus bekannt.

»Miethe« begab sich danach ins niederschlesische Breslau, wo er nach dem Vorbild der »V 2« in einer unterirdischen Werkstatt einen 42 Meter (!) durchmessenden Diskus mit 12 Turbinen baute: die »V 7«. Sie hatte eine Besatzung von drei Piloten und eine Plexiglas-kuppel (Abb. 12). Auch fand angeblich ein Start statt, doch verschwieg der ungenannte »Morgenpost«-Autor Datum und Jahr des sensationellen Starts.⁹⁶

93 Ebd. Ein Gerhard Klötzing war laut Adressbüchern von 1952–54 in Hamburg nicht gemeldet.

94 Ebd.

95 Ebd.

96 Ebd.

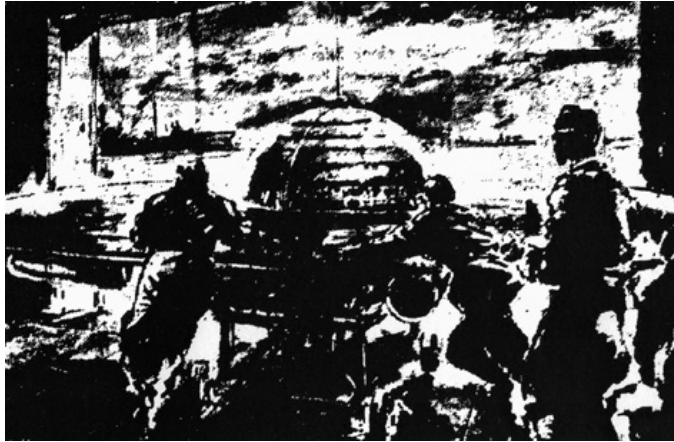


Abb. 13
 »Der Schrieve[r] Flugkreisel rollt
 im April 1945 in Prag zum Start,
 Bildausschnitt aus »Hamburger
 Morgenpost« vom 26. Februar
 1953, S. 5.

Am 26. Februar 1953 erschien Teil 4 unter dem Titel »Zweiter Probeflug mit Fernsteuerung geplant«. Bemerkenswerterweise ist das Gerät in Breslau nun laut Zeichnung plötzlich halbkreisförmig, während vorher ein Diskus beschrieben wurde. Die »V 7« war laut Artikel nun »produktionsreif« (Abb. 13).⁹⁷

Nach einem abrupten Szenenwechsel fanden sich die »Morgenpost«-Leser im deutsch besetzten Prag wieder, wo ein Sonderbevollmächtigter von Rüstungsminister Albert Speer erschien – ein Oberingenieur Klein. Klein richtete sich am Wenzelsplatz im Hotel »Ambassadeur« ein und traf dort angeblich auf SS-Obergruppenführer Dr. (Hans) Kammler,⁹⁸ seit dem 8. August 1944 Himmlers Generalbevollmächtigter des »V 2«-Waffenprogramms.

In Kleins Hotelzimmer befanden sich auf Mikrofilm sämtliche Fertigungspläne der deutschen Luftfahrt. Kammler und Klein kannten dadurch die Flugkreiselpläne des Chefpiloten »Rudolf Schrieve« (statt Schriever). Im April 1945 kam es zu einem Fehlstart. Und nun bot die »Morgenpost« einen echten *Cliffhanger*: Würde Kammler das Führerhauptquartier von dem Fehlstart unterrichten?⁹⁹ Die Auflösung erfolgte am 27. Februar 1953 unter dem Titel »Gespenstischer Tanz am Himmel«:

Die »Hamburger Morgenpost« ist als erste Zeitung in der Lage, die geniale Konstruktion, die 1945 in den Letow-Werken¹⁰⁰ bei Prag in Serie ging und als strengstes Geheimnis nur wenigen Männern bekannt war, zu zeigen.¹⁰¹

⁹⁷ Zweiter Probeflug mit Fernsteuerung geplant, 26.02.1953, S. 5.

⁹⁸ Zu Kammler vgl. Reuter/Lowers/Chester, *The hidden Nazi*. Die Autoren vertreten die These, dass Kammler 1945 nicht Suizid beging, wie mehrere Untergebene in abweichenden Versionen versicherten, sondern in US-amerikanische Kriegsgefangenschaft geriet, was jedoch geheim gehalten wurde. Diese Hypothese konnte nur deshalb aufrechterhalten werden, weil Kammler zwar amtlich für tot erklärt, aber bis heute (Stand 2021) kein Leichnam gefunden bzw. identifiziert wurde.

⁹⁹ Zweiter Probeflug.

¹⁰⁰ Letov war eine staatliche tschechoslowakische Flugzeugfabrik, die während der deutschen Besatzung von Junkers als Zweigwerk genutzt wurde.

¹⁰¹ Gespenstischer Tanz am Himmel, 27.02.1953, S. 5.

Kammler zeigte Oberingenieur Klein eine bessere Konstruktion, die sich angeblich in einer Akte mit dem Geheimzeichen VM 2233 befand (Abb. 14): Die »Luftscheibe« Otto Habermohls, die Wunderwaffe des »Führers«. Nach Klein gab es 1945 also drei Flugscheiben-Konstruktionen:

1. das Modell Richard Miethe (Robert Miehle) mit einer feststehenden Scheibe
2. das Modell Rudolf Schriever mit einem Kreisantrieb
3. den Flugring von Richard/Otto Habermohl mit Kreisantrieb.

Während Schriever bereits 1950 real existierend im Flugscheibenmythos auftauchte und Miethe im Juni 1952 erstmals in »France Soir« erwähnt wurde, wurde Habermohl, soweit bekannt, in diesem Artikel zum ersten Mal erwähnt. Habermohl habe in aller Stille in Slany¹⁰² in den umgewandelten Räumen eines Gasthauses gut 40 Kilometer von Prag entfernt eine eigene Konstruktion entworfen. Dieser »sensationelle« und kaum glaubhafte Vorgang – mitten im Krieg werkelt jemand still und heimlich ganz allein an einer Superwaffe – bewog die »Morgenpost« zu dem verschleiernenden Kommentar:

Es wird wohl immer ein Geheimnis bleiben, wie es trotz der ständig wachsenden Unruhe in der Luftfahrtindustrie möglich gewesen ist seit Jahren schlummernde Konstruktionsideen zu entwickeln und sie vor dem Personal der eigenen Fertigungsfabriken zu tarnen.¹⁰³

Angeblich wurde nun das Führerhauptquartier durch die Meldung Kammlers alarmiert. Dort klammerten sich laut Artikel die letzten Hoffnungen an den Habermohlschen Flugring.¹⁰⁴ Nun folgte die eigentliche »Morgenpost«-Sensation: Am 14. Februar 1945 um 6.30 Uhr startete der Habermohlsche Flugring auf dem Messegelände von Holice.¹⁰⁵ Als Zeitzeuge wurde nun der Einflieger Joachim Röhlke (auch Roehlike) eingeführt, der den Start beobachtet haben wollte.

Der Start der Schrierverschen Flugscheibe erfolgte angeblich zwei Monate später, was die ohnehin konfuse »Morgenpost«-Darstellung noch verwirrender macht. Habermohl sah in Röhlke einen Maschinenromantiker, der bereits Teil der Maschine geworden war.¹⁰⁶ Diese Formulierung lässt auf einen Zusammenhang zwischen Georg Sautier, dem Autor der Broschüre »Mensch und Maschine« von 1934, und der Person Georg Klein schließen. Der Habermohlsche Flugkreisel besaß nach der »Morgenpost« einen Kreisantrieb wie bei Schriever (!) und hatte einen Durchmesser von 16 bzw. 14,5 Meter. Der Einflieger Röhlke war nun plötzlich nicht nur mehr Zeuge des Flugs, sondern Pilot des Flugkreisels.¹⁰⁷

¹⁰² Tschechisch: Slaný, deutsch Schlan, ca. 25 km nordwestlich von Prag gelegen.

¹⁰³ Gespenstischer Tanz am Himmel.

¹⁰⁴ Ebd.

¹⁰⁵ Deutsch: Holitz, ca. 140 km östlich von Prag.

¹⁰⁶ Gespenstischer Tanz am Himmel.

¹⁰⁷ Ebd.

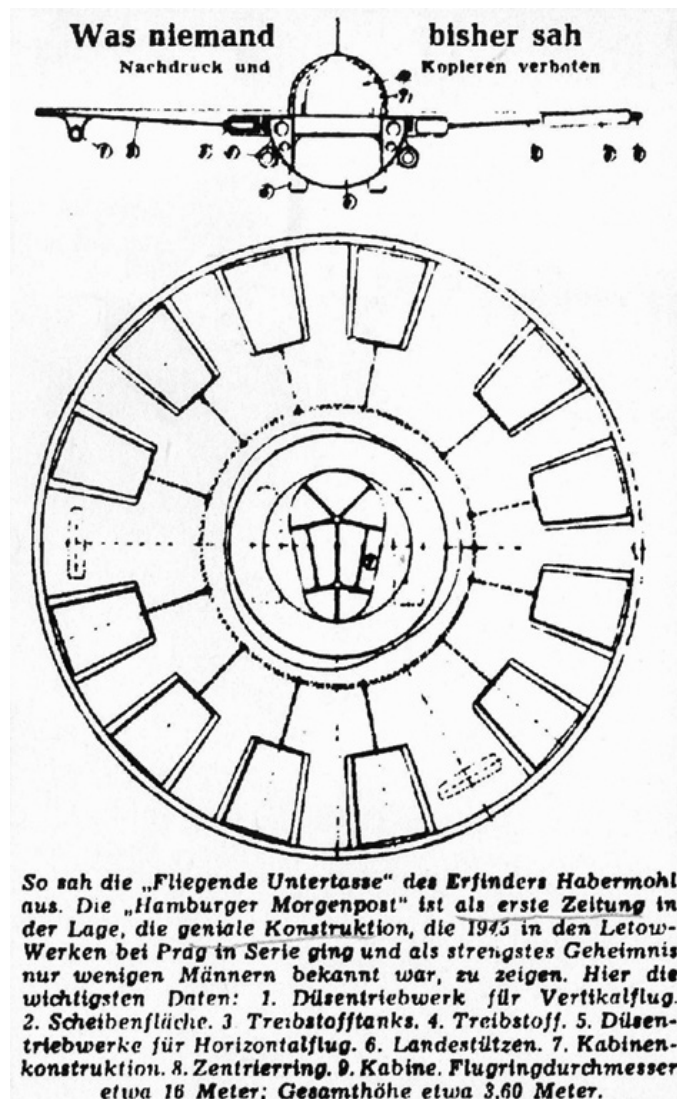


Abb. 14

Die Habermohlsche Flugscheibe vom Februar 1945, in: »Hamburger Morgenpost« vom 27. Februar 1953, S. 13.

Am 28. Februar 1953 erschien der Artikel »Flug mit 2200 km/st«. Angeblich erreichte der Flugkreisel beim Probeflug eine Geschwindigkeit von 2.200 Stundenkilometern und konnte in drei Minuten auf 12.400 Meter Höhe steigen (Abb. 15). Diese Daten wurden wenige Wochen später auch in der »Welt am Sonntag« kolportiert und sind seither Grundlage der gesamten Flugscheibenliteratur.¹⁰⁸

Nach dem Probeflug kehrte Habermohl mit seinen Mitarbeitern wieder in die Letov-Werke zurück.¹⁰⁹ Kammler verlangte einen Bericht des SD über Habermohl, doch fand dieser »nichts Besonderes«.¹¹⁰ Er war demnach als Flugzeugkonstrukteur bei den Cesko-

¹⁰⁸ Flug mit 2200 km/st, 28.02.1953, S. 5.

¹⁰⁹ Wettlauf mit der Zeit beginnt, 02.03.1953, S. 8.

¹¹⁰ Ebd.

Abb. 15
Der Habermohlsche Flugkreisel
beim Start in Prag am 14. Februar
1945, Bildausschnitt aus »Hamburger
Morgenpost« vom 28. Februar 1953,
S. 5.



Moravska-Werken¹¹¹ im östlichen Teil von Prag tätig gewesen. Nach Kriegsausbruch befasste er sich mit der Entwicklung einer Flugscheibe. Kammler konnte nicht mehr in Erfahrung bringen, wer Habermohls Tätigkeit genehmigt hatte. Wieso jemand plötzlich eine Genehmigung erhalten haben sollte, dessen Tätigkeit kurz zuvor noch völlig isoliert stattgefunden haben sollte, wusste wohl nur der unbekannte »Morgenpost«-Autor. Nun wurden zwei Scheiben gebaut: In den Letov-Werken die Habermohlsche Flugscheibe, in den Cesko-Moravska-Werken die von Miethe.¹¹²

Doch die deutschen Bemühungen wurden nun durch die anrückenden »Russen« behindert, die Prag einschlossen. Trotzdem fand Habermohl noch die Zeit, Entwicklungslinien für die Flugzeuge der Zukunft zu entwerfen:

Eines war sicher: die Zukunft wurde nicht mehr von religiösen, visionären oder philosophischen Utopisten gestaltet, sondern sie lag in den Händen einer neuen Gruppe spezialisierter Wissenschaftler, die das Kommende selber formen wollten.¹¹³

Der Sonderbeauftragte Oberingenieur Klein habe bereits am 5. Januar 1945 in Sorau (heute polnisch Żary, östliche Niederlausitz) anlässlich eines sowjetischen Angriffs Anlagen von Focke-Wulf sprengen lassen. Tatsächlich waren derartige Anlagen am 12. Februar von der Wehrmacht gesprengt worden.¹¹⁴ Kammler sprach mit Klein und zitierte Staatsminister (Karl Herrmann) Frank,¹¹⁵ der gerade aus dem Führerhauptquartier gekommen sei, wo Hitler gesagt habe:

¹¹¹ ČKD, eine Maschinenfabrik, die in der deutschen Okkupationszeit auch Panzer herstellte.

¹¹² Wettlauf mit der Zeit beginnt.

¹¹³ Prag von den Russen eingeschlossen, 03.03.1953, S. 5.

¹¹⁴ Lexikon der Wehrmacht, Zugriff 18.11.2019. Als Quelle dient offenbar Jürgen Zapf: Flugplätze der Luftwaffe 1934–1945 – und was von ihnen übrig blieb, Zweibrücken 2001. Tatsächlich befand sich in Sorau ein ausgelagertes Werk von Focke-Wulf.

¹¹⁵ Karl Herrmann Frank (1898–1946), SS-Oberführer und General der Waffen-SS und Polizei, war Staatsminister im so genannten Reichsprotektorat Böhmen und Mähren und de facto der Gouverneur des tschechischen Teils der besetzten Tschechoslowakei.

... Die neuen Verteidigungswaffen, voran die Luftscheiben, werden das Ende des Kriegs aufhalten: die entscheidende Wendung steht bevor.¹¹⁶

Durch die Eroberung Berlins und den Selbstmord Hitlers änderte sich allerdings »blitzartig« die Lage. Kammler berief eine Konferenz mit sämtlichen Ingenieuren und Unternehmensleitern der Prager Flugzeugindustrie ein. Typisch für die Darstellung ist erneut, dass zwar scheinbar präzise eine Uhrzeit, jedoch kein Datum genannt wurde. Kammler sei aber nicht erschienen: Ein (namenloser) höherer SS-Offizier habe erklärt, dass Kammler abgereist und seine Rückkehr ungewiss sei. Klein besaß nun freie Hand für die Abwicklung des Flugscheibenunternehmens.¹¹⁷ In Breslau war »Robert« Miethe mit einer »Me 163« (!) entkommen.¹¹⁸ Währenddessen herrschte in Prag Chaos. Klein habe mit Habermohl gesprochen, der zu seiner Familie nach Eger fliehen wollte. Habermohl verbrannte alle Unterlagen und auch Klein schritt in seinem Hotelzimmer zur Tat:

Oberingenieur Klein schloß sich in seinem Zimmer ein und warf die Mikrofilme, denen die Geheimnisse der Luftkreisel-Konstruktionen und der neuen Kleinsthubschrauber-Typen anvertraut waren, in die Badewanne. Dieses Filmarchiv befand sich in einer großen Stahlkassette.

Klein entzündete die Zelluloidstreifen. Eine Stichflamme schoß in die Höhe und *sämtliche* vorhandenen Akten, Dokumente und Ausweise wanderten in dieses knisternde Rauchknäuel hinein.¹¹⁹

Da so nun alle Dokumente zu den Flugscheibenprojekten vernichtet waren, war »Oberingenieur Klein« auch nicht gezwungen, diese 1953 der »Morgenpost« vorzulegen. Die Kolportage ähnelt dem »Fall Schriever«, dem 1948 angeblich alle Unterlagen gestohlen worden waren. Klein wurde nun angeblich von tschechischen Widerstandskämpfern gefangen genommen und in das unterirdische Kino »Ocho« verbracht, wo sich eine Sammelstelle für deutsche Zivilisten befand.¹²⁰ Er gab sich mit einem aufgefundenen Operationskittel als Arzt (!) aus und konnte nach einigen Wochen fliehen. Miethe, der ja angeblich mit einem Raketenflugzeug »Me 163« aus Breslau geflohen war, sei zuerst nach Kairo und dann nach Tel Aviv gelangt. Der ehemalige Breslauer Ingenieur sei von einem großen Luftfahrtunternehmen angestellt worden und wolle nun seinen »Diskus« in den USA bauen.¹²¹ Schriever habe seine Flugkreisel selbst vernichtet und sei in den Westen geflohen. Der Aufenthaltsort Habermohls sei unbekannt.¹²²

¹¹⁶ Prag von den Russen eingeschlossen.

¹¹⁷ Russen erbeuten den »Flugdiskus«, 04.03.1953, S. 5.

¹¹⁸ Ebd.

¹¹⁹ Habermohl sprengt Flugscheibe, 05.03.1953, S. 5.

¹²⁰ Ebd. Gemeint ist offenbar das Kino »Oko«, 1940 eingerichtet.

¹²¹ Wo ist Konstrukteur Habermohl? 06.03.1953, S. 5.

¹²² Ebd.

Am 7. März kam das »Morgenpost«-Flugscheibenmärchen endlich zum dramaturgischen Kern der Serie – dem Kalten Krieg:

Der Konstrukteur Robert (!) Miethes behauptet, nach den verschiedensten Informationen, die ihm zugänglich gemacht wurden, *daß die Russen sich heute mit der Serienfertigung von Luftscheiben unter der Leitung Luftmarschalls Golowanows*¹²³ befassen. Ihr Aktionsradius soll wesentlich größer sein, als der der zwei erprobten deutschen Luftscheiben. Sie sind angeblich nicht dazu bestimmt, in der taktischen Kriegführung als verkappte »unverletzliche Jäger« ihren Einsatz zu bestreiten, sondern *Bomben zu werfen, auf jeden erreichbaren Fleck dieser Erde, soweit er gerade dazu bestimmt ist.*¹²⁴

Die Quintessenz der 12teiligen »Morgenpost«-Serie ist in einem Satz: »Der Russe« besitzt die Superwaffe – einen global einsatzfähigen Atombombenträger, gegen den es keine Abwehr gibt. Zur Abrundung steuerte die »Morgenpost« noch einen Nachschlag bei: Die – angeblich – in Schweden aufgefundene fliegenden Untertasse war eine ferngesteuerte Untertasse Miethes aus Breslau.¹²⁵

Damit nicht genug. Um die Glaubwürdigkeit ihrer Artikel zu unterstreichen – angeblich erhielt die Redaktion während der Serie »eine Fülle von Zuschriften«, von denen einige – zu Recht – die Glaubwürdigkeit insbesondere der Flugleistungen der Habermohlschen Scheibe anzweifeln – erschien unter dem Titel »Start zum Rekordflug« ein »Special«, das unmittelbar an den letzten Teil der Serie anschloss.¹²⁶ Die »Morgenpost« präsentierte ihren Lesern erneut den Einflieger Joachim Röhlke/Roehlike:

Es mag vielen unfasslich erscheinen, daß am Ende des Krieges ein rotierender Körper, der von einem deutschen Ingenieur konstruiert wurde, Geschwindigkeiten von über 2000 km/h erreichte. Aber bei dieser Betrachtung muß jeder Laie folgendes wissen: Schon im Jahre 1939 war ein Flugapparat vorhanden, der 755 km/h entwickelte und dabei Weltrekord flog.¹²⁷

Nun waren die hier angesprochenen Leistungen einer stark modifizierten propellergetriebenen »Me 109« zwar 1939 ungewöhnlich. Doch die Höchstgeschwindigkeit von Propellerflugzeugen ist ohnehin aus aerodynamischen Gründen auf rund 850 km/h begrenzt. Ab hier wirkt der Propeller als Bremse, so dass alle Geschwindigkeiten darüber hinaus nur von Strahl- oder Raketenflugzeugen erreicht werden können. Der Vergleich hinkte also. Doch nun erklärte Röhlke, dass er in den Letov-Werken – »wo Otto Habermohl die Kurzserienproduktion seiner Flugscheibe überwachte« – tätig war und im April 1945 in Brandis bei Leipzig eine »Me 163« eingeflogen habe.¹²⁸

123 Alexander Golowanow (1904–1975), sowjetischer Fliegermarschall.

124 Jeder Fleck der Erde erreichbar, 07.03.1953, S. 5.

125 Ebd.

126 Start zum Rekordflug, in: Hamburger Morgenpost v. 07.03.1953, S. 5.

127 Ebd.

128 Ebd.

Bei dieser Darstellung fällt auf, dass Röhlke wenige Tage zuvor noch in derselben Zeitung als Pilot der Habermohlschen Flugscheibe vorgestellt worden war. Nun war Röhlke/Roehlike nur noch der Pilot einer gar nicht mehr so geheimnisvollen »Me 163«. Während der angebliche Flug der sensationellen Flugscheibe praktisch gar nicht beschrieben wird, kommt Röhlke ausführlich über den Flug des Raketenflugzeugs zu Wort.

Auch dieser Artikel endete mit einem *Cliffhanger* und fand am Montag, dem 9. März 1953, unter der Überschrift »Hundert Meter in der Sekunde!« seine Fortsetzung. Doch die Beschreibung des »Me 163«-Flugs stand nicht in Verbindung zum Thema der Flugscheiben.¹²⁹

Nun ist die »Hamburger Morgenpost« ein Boulevardblatt, das im Gegensatz zum »Spiegel« oder »Kristall« außerhalb Hamburgs wenig Verbreitung fand. Umso mehr verblüfft, dass die Darstellung von »Oberingenieur Georg Klein« wenige Wochen später auf der Titelseite einer der führenden deutschen Wochenzeitungen erschien (Abb. 16, 17). Mitte der 1950er Jahre war die »Welt am Sonntag« (WaS) mit einer Auflage von rund 400.000 Exemplaren nach der »Bild am Sonntag« (700.000) die zweitgrößte deutsche Wochenzeitung mit deutlichem Abstand vor dem Magazin »Der Spiegel« (ca. 230.000) oder »Die Zeit« (ca. 63.000).¹³⁰ Am 26. April 1953 titelte die »WaS«:

Erste Flugscheibe flog 1945 in Prag – enthüllt Speers Beauftragter.

In einem Punkt bot die Zeitung noch eine Sensation mehr als das Hamburger Boulevardblatt: Speers angeblicher »Sonderbeauftragter« »Oberingenieur Georg Klein« wurde nicht nur zitiert, sondern auch noch abgebildet – mit niemand geringerem als dem wissenschaftlichen Mitarbeiter des Blatts, Dr. Werner Keller (1909–1980), der kurz darauf mit seinem Werk »Und die Bibel hat doch recht« einen Bestseller landete.¹³¹ Auf dem Foto sind Keller und Klein vor einer Schautafel mit einer Flugscheibenskizze abgebildet.¹³² Allerdings ist ein Sonderbeauftragter »Georg Klein« des Rüstungsministers Speer schlicht nicht nachweisbar.

Wie in der »Morgenpost«-Serie ist der eigentliche Aufhänger des Artikels Kanada. Bei den Fliegenden Untertassen handele es sich nicht um Phantasieprodukte. Die Entwicklung dieser Fluggeräte habe vielmehr schon während des Krieges in Deutschland eingesetzt. Im Interview mit der »WaS« behauptete Klein:

129 Einflieger Roehlike schildert Probeflug: Hundert Meter in der Sekunde! In: Hamburger Morgenpost v. 09.03.1953, S. 8.

130 Auflageziffern von 1955; Pritzker, Wem gehört Deutschland, S. 176.

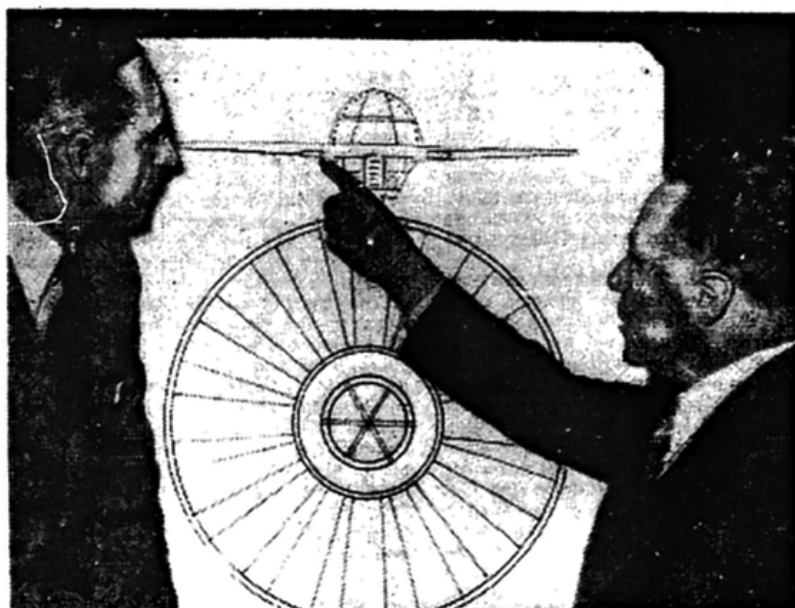
131 Keller, Werner: Und die Bibel hat doch Recht, Düsseldorf 1955. Angeblich erreichte das Werk eine Auflage von weltweit vier Millionen Exemplaren.

132 Erste Flugscheibe flog 1945 in Prag – enthüllt Speers Beauftragter. Interview unseres wissenschaftlichen Mitarbeiters Dr. WERNER KELLER mit Oberingenieur GEORG KLEIN, in: Welt am Sonntag, 6. Jg. 1953, Nr. 17 v. 26.04.1953, S. 1, 14.

Erste „Flugscheibe“ flog 1945 in Prag

– enthüllt Speers Beauftragter

Interview unseres wissenschaftlichen Mitarbeiters Dr. WERNER KELLER
mit Oberingenieur GEORG KLEIN



OBERINGENIEUR GEORG KLEIN (rechts) ERKLÄRT UNSEREM MITARBEITER DR. WERNER KELLER (links) DIE KONSTRUKTIONSSKIZZE DER „FLUGSCHEIBE“ VON 1945

Foto: Wolf

Hamburg, 25. April

Die Nachrichten aus Kanada beweisen, daß es sich bei den „Fliegenden Untertassen“ nicht um Phantasieprodukte handelt. Wie hier bekannt wird, hat diese Entwicklung im Flugwesen während des letzten Krieges auch schon in Deutschland eingesetzt. Die **WELT am SONNTAG** stellt ihren Lesern den deutschen Experten vor, der als Augenzeuge den ersten Start einer bemannten Flugscheibe erlebt hat. Es ist Herr Oberingenieur Georg Klein, ehemaliger Sonderbeauftragter des Reichsministeriums Speer.

Frage: Hat nach Ihrer Ansicht durch den jetzt gemeldeten Bau „Fliegender Untertassen“ eine neue flugtechnische Entwicklung begonnen?

Oberingenieur Klein: Für den Fachmann handelt es sich hierbei keineswegs um eine ganz neue Entwicklung. Konstruktionen dieser Art wurden während des letzten Krieges zumindest auch in Deutschland bereits als Versuchsmuster entwickelt. Ich selbst war am 14. Februar 1945 in Prag Augenzeuge des ersten Starts einer bemannten Flugscheibe. Diese Versuchsmaschine erreichte im Steigflug eine Höhe von

12 400 m innerhalb von drei Minuten und entwickelte im Geradeausflug eine Spitzengeschwindigkeit von 2 200 km in der Stunde. Bei diesem ersten Probeflug wurde also nahezu die doppelte Schallgeschwindigkeit erreicht. Das mag erstaunlich klingen; praktisch lassen sich aber mit diesem Scheibentyp auf Grund seiner geradezu idealen aerodynamischen Form sogar Geschwindigkeiten von 4 000 km/st und mehr erzielen.

Frage: Solche hohen Geschwindigkeiten bringen doch sicherlich fast unlösbare technische Schwierigkeiten mit sich?

(Fortsetzung Seite 14)

Abb. 16 »Erste Flugscheibe flog 1945 in Prag«, in: »Welt am Sonntag« vom 26. April 1953, S. 1.

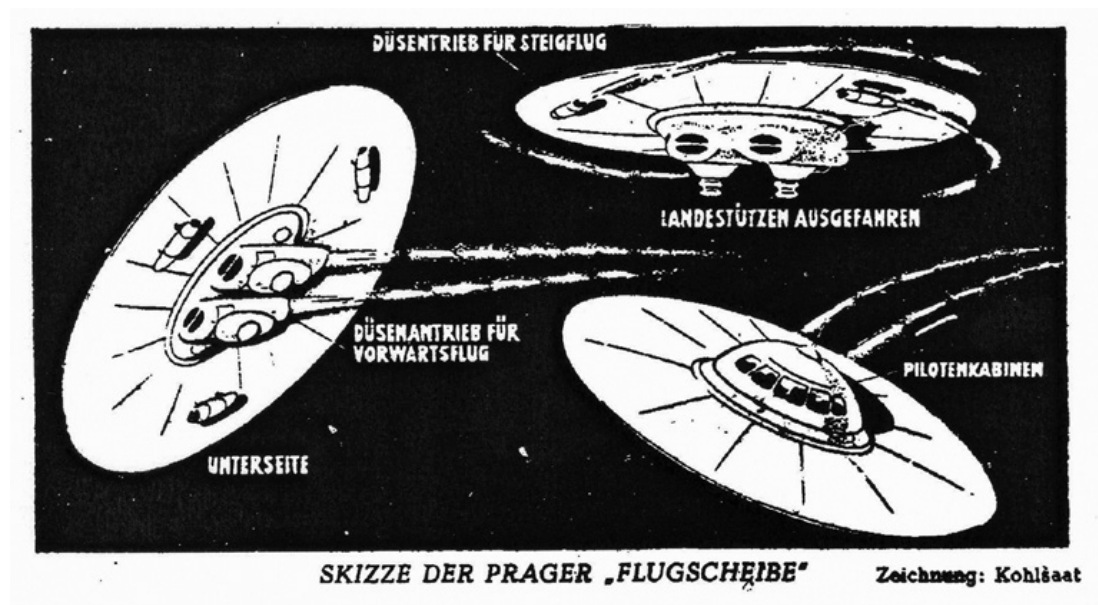


Abb. 17 Die Prager Flugscheibe, Bildausschnitt aus: »Welt am Sonntag« vom 26. April 1953, S. 14.

... Ich war selbst am 14. Februar 1945 in Prag Augenzeuge des ersten Starts einer bemannten Flugscheibe. Diese Versuchsmaschine erreichte im Steigflug eine Höhe von 12 400 m innerhalb von drei Minuten und entwickelte im Geradeausflug eine Spitzengeschwindigkeit von 2 200 km in der Stunde. Bei diesem ersten Probeflug wurde also nahezu die doppelte Schallgeschwindigkeit erreicht. Das mag erstaunlich klingen; praktisch lassen sich aber mit diesem Scheibentyp auf Grund seiner geradezu idealen aerodynamischen Form sogar Geschwindigkeiten von 4000 km/st und mehr erzielen.¹³³

Kellers berechtigte Frage, ob eine derart hohe Geschwindigkeit nicht unlösbare technische Probleme mit sich bringen würde, wiegelte Klein mit dem Verweis auf »besondere Metalllegierungen« ab. Der Start in Prag sei Teil einer Forschungs- und Entwicklungsarbeit gewesen, die 1941 begonnen und Millionen gekostet hätte. Ende 1944 seien drei verschiedene Konstruktionen fertig gestellt gewesen, die auf zwei grundsätzlich verschiedenen Techniken beruhten. Eine Konstruktion stamme von dem »bekannten« V-Waffen-Konstrukteur Miethe. Dabei handele es sich um eine 42 Meter durchmessende, diskusähnliche, jedoch nicht rotierende Scheibe. Bei den Konstruktionen von Habermohl und Schriever hingegen drehe sich ein breitflächiger Ring um eine feststehende Pilotenkabine. Dieser Ring besäße verstellbare Flügelblätter und ermögliche einen senkrechten Start und senkrechte Landung.¹³⁴ Auf Kellers Frage, was aus den damals fertig gestellten Versuchsmaschinen und ihren Konstruktionen geworden sei, behauptete Klein, dass die bereits erprobte Prager Scheibe und die im Bau befindlichen Geräte samt aller

¹³³ Ebd., S. 1.

¹³⁴ Ebd., S. 14.

Konstruktionspläne »von uns« vernichtet worden seien. In Breslau dagegen sei das Versuchsmuster von Miethe – Klein behauptete nicht, dass sie geflogen war – sowie die engsten Mitarbeiter in russische Hände gefallen. Von Habermohl fehle seit der Besetzung Prags jede Spur. Schriever war nachweisbar tatsächlich »vor wenigen Wochen«, konkret am 16. Januar 1953, gestorben,¹³⁵ Miethe lebte nach Kleins Informationen in den USA. Auf Kellers Frage, ob die Flugscheiben die Luftfahrtentwicklung entscheidend beeinflussen könnten, antwortete Klein, dass die Maschinen dieses Typs aufgrund ihrer hohen Geschwindigkeiten eine große Konkurrenz für Düsenverkehrsmaschinen sein würden. Technisch sei es »ohne weiteres möglich«, »fliegende Untertassen« für 30 bis 50 Passagieren zu konstruieren. Bei einer Stundengeschwindigkeit von 4000 Kilometern dauere ein Flug von Hamburg nach New York nur rund 90 Minuten. Eine solche Konstruktion sei jedoch »völlig unrentabel«, »da die Scheibe dann zu große Baumaße« voraussetze. Dieser Auffassung sei auch der ihm bekannte italienische Konstrukteur Bel[l]uzzo.

Allerdings könnten nach Klein die bei dem Bau der Fliegenden Untertassen gewonnenen Erfahrungen – also seine eigenen Kenntnisse – beim Bau von Kleinflugzeugen »hervorragende Möglichkeiten« eröffnen. In den USA würden bereits Hubschrauber als Lufttaxis genutzt. Die Firmen Sikorski und Hiller planten den Bau von Kleinsthubschraubern, die als fliegende Pkw eingesetzt werden könnten. Diese seien nicht nur wesentlich schneller als Hubschrauber, sondern besäßen auch eine größere Flugsicherheit. Die Pläne für ein derartiges »Scheibenteil« seien bereits ausgearbeitet. Der »Osten« sei in dieser Frage offenbar nicht untätig gewesen, da nach neuesten amerikanischen Meldungen aus Korea »vor wenigen Tagen« UNO-Streitkräfte mehrere fliegende Scheiben beobachtet hätten.¹³⁶

Die Wirkung des »WaS«-Artikels sollte nicht unterschätzt werden. Da der erste Teil auf der Titelseite erschien, darf davon ausgegangen werden, dass der Artikel auch tatsächlich von den Käufern der Ausgabe gelesen wurde. Im Gegensatz zur »Morgenpost« wurde die »WaS« in ganz Westdeutschland vertrieben und galt als seriöses Blatt. Rechnet man auch nur eine Handvoll Leser pro Exemplar, dürfte die Anzahl der Leser des Artikels bei weit über einer Million gelegen haben. Eine spätere Darstellung Kleins im Züricher »Tages-Anzeiger« von 1954 fand vermutlich nahezu ausschließlich in der Schweiz Verbreitung (Abb. 18).

Inhaltlich schließt der »WaS«-Artikel eng an die »Morgenpost«-Serie an, allerdings mit einer kleinen Abweichung: Entgegen der Titelbehauptung, dass die erste Flugscheibe am 14. Februar 1945 in Prag gestartet sei, wurde in der »Morgenpost« Holice (Holitz) als Startort benannt, immerhin über 100 Kilometer östlich von Prag gelegen. Letztlich diente der »WaS«-Artikel als Werbung für Klein: Immerhin wurde damit publik gemacht, er

135 Schriever starb laut Sterberegister am 16. Januar 1953 in seiner Wohnung an einem Herzinfarkt; Emails von Herrn Uwe Jürgensen, Stadtarchiv Bremerhaven, v. 7. u. 18.03.2018.

136 Erste Flugscheibe, S. 14.

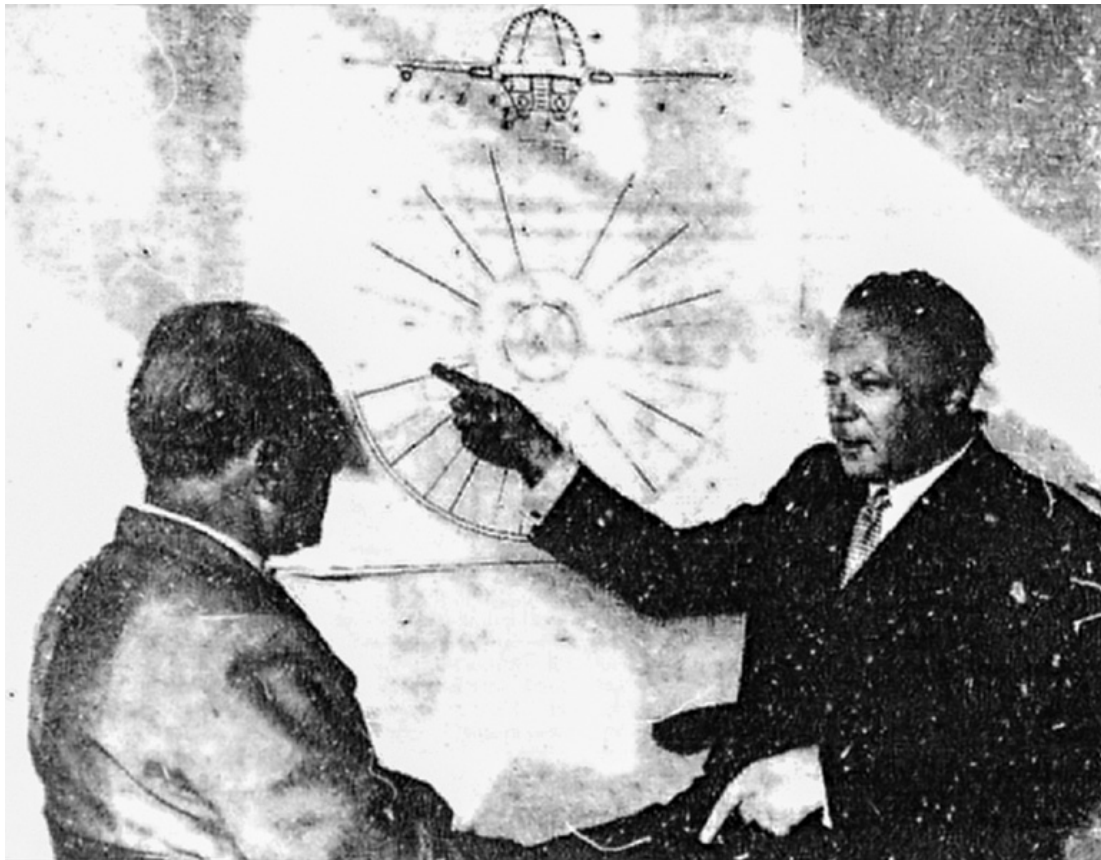


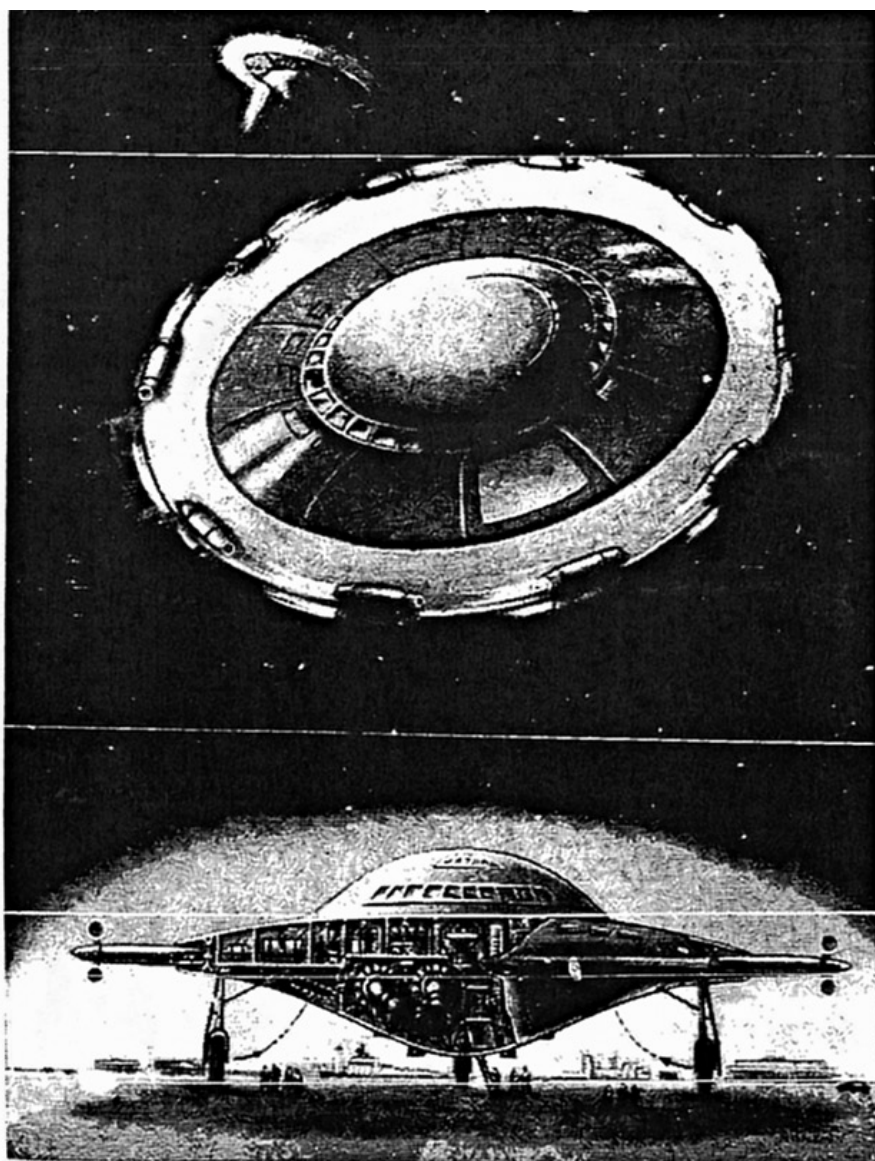
Abb. 18 Georg Klein (rechts) demonstriert 1954 seine Flugscheibe in Zürich, in: »Tages-Anzeiger« vom 17. September 1954, 4. Blatt.

besitze das Knowhow über eine spektakuläre Flugscheibentechnik und biete an, kleine Flugscheiben herzustellen, da Großkonstruktionen angeblich unsinnig seien.

Hier stoßen wir auf eine tatsächlich fortbestehende Mystifikation in der Geschichte der Flugscheiben-Legende: Wer war Klein? Wer war Sautier? Wenn Klein tatsächlich eigentlich Sautier war, wäre die Werbung für die Produktion kleiner Flugscheiben durch Klein sinnlos gewesen. Andererseits ist Sautier im Gegensatz zu Klein als Person biographisch nachweisbar. Dem Verfasser ist es nicht gelungen, die Identität Kleins zu klären.

Wie dem auch sei: Letztlich fehlte auch hier nicht die Warnung vor den »Russen«. Als Beweis diente eine aktuelle UFO-Sichtung im Koreakrieg. Quasi als Ergänzung folgte hinter dem Interview eine Kurzmeldung aus Toronto vom 25. April 1953, also vom Vortag, nachdem führende kanadische Luftfahrtingenieure unter strengster Geheimhaltung mit dem Bau einer »Fliegenden Untertasse« beim kanadischen Unternehmen AVRO in Malton (Ontario) beschäftigt seien. Das Werk sei auch von Feldmarschall Montgomery¹³⁷ besichtigt worden, der laut einem Begleiter erklärt habe, »er könne kaum glauben, was er

¹³⁷ Bernard Montgomery (1887–1976), 1951–1958 stellvertretender NATO-Oberbefehlshaber.



Wie man sich die Konstruktion einer fliegenden Untertasse vorstellen kann

Um die kreisförmige, feststehende Flugzeugzelle rotiert eine ringförmige Tragfläche, die an ihrem Rand schwenkbare Staustrahldüsen trägt. Der senkrechte Aufstieg erfolgt wie bei einem Düsenhubschrauber, wobei noch in die Zelle eingebaute, nach unten abstrahlende Rückstoßaggregate die Startleistung erhöhen. Für den Hochgeschwindigkeitsflug in horizontaler Richtung sind vier Strahltriebwerke vorgesehen. — Das untere Bild zeigt die Maschine teilweise geschnitten mit dem Stabilisationskreisel in der Mitte, den

Motorenüberwachungsräumen im Oberdeck und den Triebwerkskammern im Unterdeck. Seitlich ist die Tankanlage sichtbar, darunter der Raum für das Einziehfahrwerk. Die ringförmige Tragfläche ist hier durchsichtig gezeichnet und zeigt die Zuführungsleitung für den Treibstoff zu den Staustrahldüsen und deren Verstellmechanismus. Die Kuppel an der Oberseite des Flugzeugs, auch „Insel“ genannt, enthält Führer-, Navigations- und Besatzungsräume sowie die Funk- und Radar-ausrüstung. Zeichn H. u. B. v Römer-München.

Abb. 19 Konstruktion einer »fliegenden Untertasse« aus dem Wochenblatt »7 Tage«, Nr. 15 (1954), S. 3.

dort zu sehen bekam«. Ein Vizeluftmarschall B. M. Smith¹³⁸ habe angedeutet, dass eine Waffe mit einer Geschwindigkeit von 2.400 Stundenkilometern entwickelt werde (siehe unten). Hierbei handelte es sich um eine UP-Meldung.¹³⁹

Offenbar im Kontext der Entwicklung des UFO-Rummels erschien ein Jahr später in der Wochenzeitschrift »7 Tage« von einem unbekannten Autor der Artikel »Die Wahrheit über das größte Geheimnis unserer Tage. Fliegende Untertassen« (Abb. 19).¹⁴⁰ Nach einer Einführung über die bisherige Darstellung des Phänomens kam der Autor auf das »Projekt Y« von AVRO zu sprechen. Das Projekt unterliege strengster Geheimhaltung, doch sei bekannt, dass es sich um einen Düsenkreiselantrieb handle, der sich um einen festen Pilotensitz dreht:

Dieses Flugzeug soll bisher schon eine Geschwindigkeit von 5000 km/st. erreicht haben. Es steigt fast senkrecht in die Luft und hat die Form eines *Diskus*, so dass die Beobachtungen durchaus erklärlich sind, die ihm die Form einer Untertasse zuschreiben, die sich mit großer Geschwindigkeit fortbewegt. Sowohl über Kanada wie auch England selbst haben bereits Versuchsflüge mit dieser durch Luftstrahltriebwerke angetriebenen *Scheibe* stattgefunden.¹⁴¹

Im letzten Sommer und frühen Herbst – also 1953 – habe es auch über England, der Ostsee, Schweden und der Sowjetzone (also der DDR) Flugscheiben-Beobachtungen gegeben. Ein aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft zurückgekehrter Junkers-Ingenieur berichtete über die Teilnahme an einem Projekt »Cow 7« mit einem scheibenförmigen Flugkörper mit Düsenantrieb. 1951 habe er einen Probeflug beobachtet. Der russische Kreisel werde von 12 Kreisdüsen angetrieben und drehe sich um eine innere Kanzel:

Woher die Sowjets die Anregung zu diesem Flugkreisel haben, wird in der nächsten Ausgabe der 7-Tage ebenso enthüllt werden, wie das Geheimnis der kanadischen Konstrukteure.¹⁴²

In der Fortsetzung »Das Geheimnis der Fliegenden Untertassen: Die Wunderscheibe des John Frost. Kanadas Wundertassen fliegen wirklich / Geniale Konstruktion«, die in Nr. 16 eine Woche später erschien, wurde behauptet, dass diese »seltsamen teller- und scheibenartigen Luftfahrzeuge existieren«.¹⁴³ John Frost, früherer Mitarbeiter von Sir Frank Whittle (1907–1996), dem Erfinder des britischen Strahltriebwerks, arbeite jetzt bei AVRO in Malton. Trotz strengster Abspermaßnahmen sei etwas durchgesickert:

¹³⁸ Konnte nicht identifiziert werden.

¹³⁹ Einige der führenden Luftfahrtgenieure Kanadas sind gegenwärtig mit dem Bau einer »Fliegenden Untertasse« beschäftigt, die möglicherweise zu einer Waffe der Zukunft wird, in: Erste Flugscheibe, S. 14.

¹⁴⁰ Die Wahrheit über das größte Geheimnis unserer Tage. Fliegende Untertassen, in: 7 Tage, Nr. 15, 5.–11. April 1954, S. 3.

¹⁴¹ Ebd.

¹⁴² Ebd.

¹⁴³ Das Geheimnis der Fliegenden Untertassen: Die Wunderscheibe des John Frost. Kanadas Wundertassen fliegen wirklich/Geniale Konstruktion, in: 7 Tage, Nr. 16, 12.–18. April 1954, S. 3.

Es *soll* eine Fliegende Untertasse sein, aber nicht einer der früher geschilderten Flugkörper, bei denen sich Teile in rasender Rotation um eine Achse bewegen, in deren Mittelpunkt die Pilotengondel hängt.¹⁴⁴

Bei dem Gerät handele es sich um ein tellerartiges »graues Ding« von höchstens drei Metern Durchmesser mit einem Pilotensitz in der Mitte, abgedeckt durch eine Plexiglashaube. Die kreisrunde Scheibe sei auf einer Seite angeschnitten und zeige Kästchen wie die Lamellen eines Autokühlers. Zu beiden Seiten der Fläche befänden sich nebeneinander liegende Rohre. Dies seien die Enden von Staustrahlrohren, welche die in modernen Flugzeugen eingesetzten Düsentriebwerke ersetzen würden:

Eine Art von Düsenjäger, ohne Rumpf und Flügel. Oder besser ausgedrückt, beides zusammengewachsen zu einer fast kreisrunden Fläche, eine Weiterentwicklung des Flugzeugs mit Deltaflügeln ohne Schwanz und Schnauze.¹⁴⁵

Frost wolle eine radikal neue Konstruktion ohne Fahrgestell und Schwanzflossen bzw. ohne bewegliche Teile einer Steuerung. Der »Frost-Teller« hatte als Modell einen ersten Flug hinter sich, navigiert mittels einer Telemeterfernsteuerung:

Die Flugtechnik dieses Tellers ähnelt in keiner Weise der den Fliegenden Untertassen angedichteten. Von einer Drehung der kreisrunden Scheibe um ihre Achse kann keine Rede sein. Der Teller bleibt in seiner Normallage und wird von den Staustrahlrohren vorwärts getrieben. Der Sitz des Piloten ist umringt von den Triebwerken.¹⁴⁶

Mehr sei nicht bekannt. Schwierigkeiten bereiteten noch Start und Landung. Frost habe es zuerst mit Rotorflügeln versucht wie bei dem amerikanischen Allzweckflugzeug »XV-1«.¹⁴⁷ Bei der notwendig großen Ausführung von 14 Metern Durchmesser und einer Drehgeschwindigkeit von 2.400 Stundenkilometern würden jedoch die Rotoren vom Luftwiderstand »buchstäblich zerfetzt«. Daher sollte der Start unter Ausnutzung der Rückstoßkraft erfolgen, die direkt auf den Boden wirken müsse; umgekehrt auch bei der Landung.¹⁴⁸ Bis jetzt sei das Projekt noch ein Geheimnis von AVRO. Wenn also nun neue Fliegende Untertassen auftauchten, seien es »bestimmt« Frosts Fliegende Teller, also keine bemannten Flugzeuge, sondern ferngesteuerte Objekte.

144 Ebd.

145 Ebd.

146 Ebd.

147 Die McDonell »XV-1« war ein Flugschrauber mit einem konventionellen Propellermotor. Die Versuche wurden 1957 eingestellt, da sich der Hubschrauber aufgrund ständig verbesserter Flugleistungen durchgesetzt hatte.

148 Das Geheimnis der Fliegenden Untertassen.

Der nächste »Cliffhanger« am Artikelende griff zurück auf das angeblich im Dezember 1944 auf Spitzbergen aufgefundene Wrack einer Flugscheibe durch ein britisches »Flottenkommando«:

Woher diese Scheibe stammte, wo sie konstruiert wurde und welche Hoffnungen ihre Erfinder an sie knüpften, ist eines der letzten großen Geheimnisse des zweiten Weltkrieges. Wir werden dieses Rätsel in unserer nächsten Ausgabe lösen.¹⁴⁹

Eine Woche später erschien die Fortsetzung »Deutsche erfanden »Fliegende Untertassen«. Als Geheimwaffen im Zweiten Weltkrieg konstruiert, aber nie mehr zum Einsatz gekommen«. Danach beruhten die kanadischen Konstruktionen auf einer Erfindung aus Deutschland.¹⁵⁰ Unter zahlreichen Projekten, die 1941 dem Reichsluftfahrtministerium vorgelegt wurden, habe sich auch eine Flugscheibe befunden; im Prinzip ein Nurflügler in Diskusform zwecks Reduzierung des Luftwiderstands. Göring habe 1941 den Auftrag parallel zur Konstruktion der V-Raketen erteilt. In Eger habe der »vor Jahresfrist auf geheimnisvolle Weise verstorbene Testpilot Rudolf Schriever seinen Flugkreisel« gebaut. Gleichzeitig sei in Breslau und in der Nähe von Prag unabhängig von Schriever an der Mietheschen Scheibe gearbeitet worden, einem Vorläufer der »Fliegenden Untertassen«.¹⁵¹

Die im Artikel verwendeten Abbildungen zeigen die angebliche Miethe-Flugscheibe (Abb. 19). Auffällig ist, dass der Steuerraum bzw. die Pilotenkanzel nicht in der Mitte liegt, sondern exzentrisch. In der Mitte hingegen befinde sich ein »sogenannter Stabilisationskreisel«. Die Scheibe besäße 12 gleichmäßig verteilte Turbinenantriebe. Beim Vorwärtsflug würden nur die Turbinen 8 bis 12 eingesetzt – was bedeuten würde, dass für den eigentlichen Flug nur 33 % der Triebwerke genutzt werden könnten. Die seitlichen Turbinen würden nur zu plötzlichen Wendungen nach links und rechts dienen, wie sie typisch für das Flugverhalten Fliegender Untertassen seien.

Dieser Artikel weist einen gravierenden Widerspruch zur vorherigen Darstellung in »7 Tage« auf. Der zufolge war eine Flugscheibe im April 1945 in Breslau ferngesteuert gestartet und verschwunden. Das Geheimnis konnte erst Jahre später gelöst werden. Britische Kommandotrupps hatten die Flugscheibe auf Spitzbergen gefunden.¹⁵² Das würde allerdings bedeuten, dass eine im April 1945 in Breslau gestartete Flugscheibe schon vier Monate vorher (!) gefunden wurde. Die Trümmer der Scheibe von Spitzbergen seien von den Kanadiern und AVRO untersucht worden:

¹⁴⁹ Ebd.

¹⁵⁰ Deutsche erfanden »Fliegende Untertassen. Als Geheimwaffen im Zweiten Weltkrieg konstruiert, aber nie mehr zum Einsatz gekommen, in: 7 Tage, Nr. 17, 19.-25. April 1954, S. 5.

¹⁵¹ Ebd.

¹⁵² Ebd.

... aber erst nach dem Zusammenbruch (der Kapitulation 1945, d. Verf.) erfuhren die kanadischen Experten aus dem Mund eines deutschen Ingenieurs Einzelheiten über die genauen Dimensionen der Flugscheibe. Die dabei verwendete Metall-Legierung, die geeignet sein muß, die bei den enormen Geschwindigkeiten entstehende Reibungshitze zu überstehen, war ihnen ebenfalls noch unbekannt.¹⁵³

Die Waffe sei aufgrund der zusammenbrechenden Ostfront nicht mehr zum Einsatz gekommen. In Prag wurden die Werke gesprengt und Unterlagen vernichtet, doch in Breslau fielen den »Russen« ein Teil der Pläne und »wahrscheinlich« auch ein »fast fertiges Modell« in die Hände. Es dürfte der Vorläufer von den »geheimnisvollen Maschinen« sein, die in den letzten Monaten von Augenzeugen in Schweden und in der Sowjetzone gesehen wurden. Zwei Mitarbeiter von Miethe wurden von den Russen gefangen genommen und sind bisher nicht nach Deutschland zurückgekehrt. Daher »... ist anzunehmen, daß sie dort an der weiteren Fertigung dieser Flugkonstruktionen arbeiten.«¹⁵⁴ Miethe sei im letzten Moment die Flucht aus Breslau gelungen – die in der »Morgenpost« ein Jahr zuvor erwähnte »Me 163« fand hier allerdings keine Erwähnung mehr – und dann mit einer Privatmaschine in den Nahen Osten geflogen. Schließlich habe er sich den Franzosen zur Verfügung gestellt und »soll nach glaubwürdigen Aussagen seit einigen Monaten in den USA unter einem falschen Namen tätig sein«. Es sei davon auszugehen, dass er seine Kenntnisse für die Konstruktion von amerikanischen Fliegenden Untertassen benutzen wird.¹⁵⁵ Die Flugscheiben wären im Luftkampf kaum nützlich gewesen, da sie zu schnell seien und dadurch die Zielgenauigkeit beeinträchtigt werde. Sie seien aber ideal als Bomber, da sie eine praktisch unbegrenzte Reichweite besäßen, wenn sie über 10.000 Meter Höhe erreicht hätten und dann »in einer Art Gleitflug« riesige Entfernungen überbrücken könnten. So hätten im Krieg amerikanische Rüstungszentren mit ferngesteuerten Flugscheiben bombardiert werden können. Es sei wohl auch das Ziel der in den USA, Kanada und der Sowjetunion konstruierten Flugscheiben, mit ihnen beispielsweise Atombomben abwerfen zu können. Die Flugscheiben seien kaum abzuwehren, da sie zu wendig und zu schnell seien. Damit sei wohl die angebliche Herkunft der fliegenden Scheiben aus anderen Welten widerlegt:

Fliegende Untertassen existieren. Und ihre ersten Konstrukteure waren – Deutsche!¹⁵⁶

Der Artikel ist gekonnt illustriert, insbesondere durch zwei Zeichnungen der Gebrüder Botho und Hans von Römer¹⁵⁷ »Wie man sich eine fliegende Untertasse vorstellen kann« (siehe auch Abb. 20, 21). Die Darstellung folgt in nahezu jedem Detail den Ausgaben der

¹⁵³ Ebd.

¹⁵⁴ Ebd.

¹⁵⁵ Ebd.

¹⁵⁶ Ebd.

¹⁵⁷ Die Brüder Botho (1896–1980) und Hans (1896–1970) von Römer waren Grafiker und Zeichner und veröffentlichten u.a. »Technische Wunder von heute und morgen«, Minden in Westf. o. J. [1935]. Auch in

fehlen, besonders günstig anzubringen ist, wurden übrigens schon von dem bekannten Segelflieger Espenlaub praktisch durchgeführt.

In England sind die Konstruktionen von Dunne und später von Hill

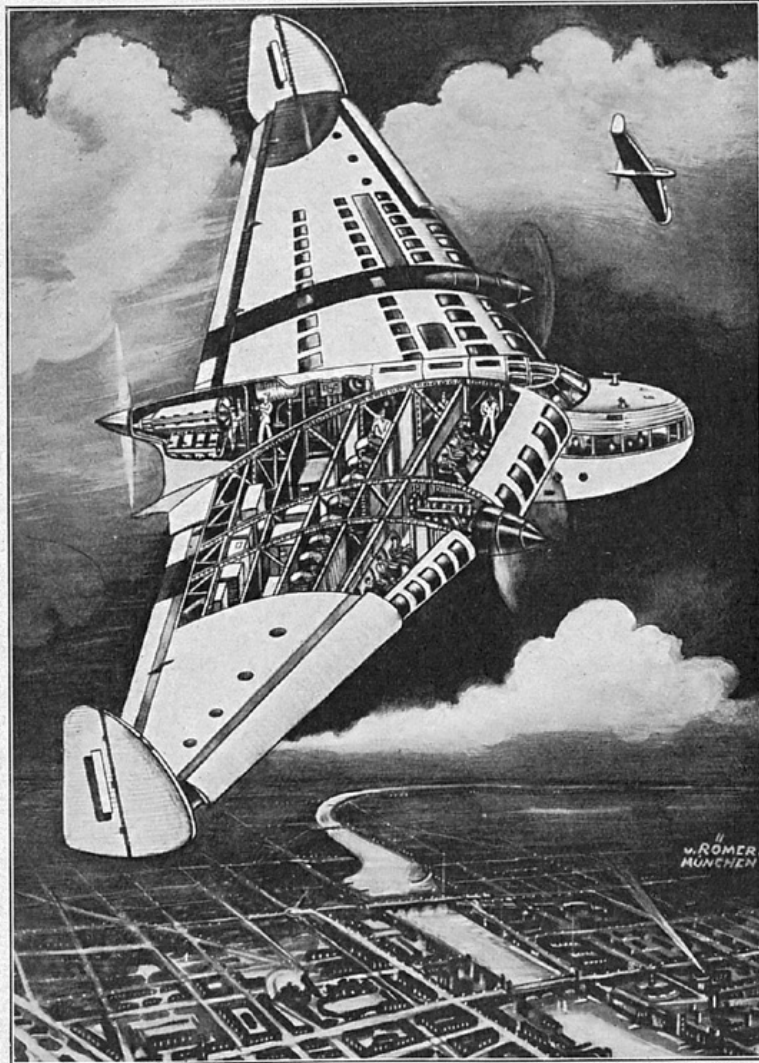


Abb. 3: Entwurf für ein Nurflügel-Fernflugzeug, das aus den kleinen, heute schon sehr vervollkommenen schwanzlosen Sportflugzeugen entwickelt wird. (Zeichnung: H. u. B. v. Römer.)

152

Abb. 20 Konzept eines angeblich in Entwicklung befindlichen Nurflüglers, in: Botho und Hans von Römer: Technische Wunder von heute und morgen, Minden in Westf. o. J. [1935].

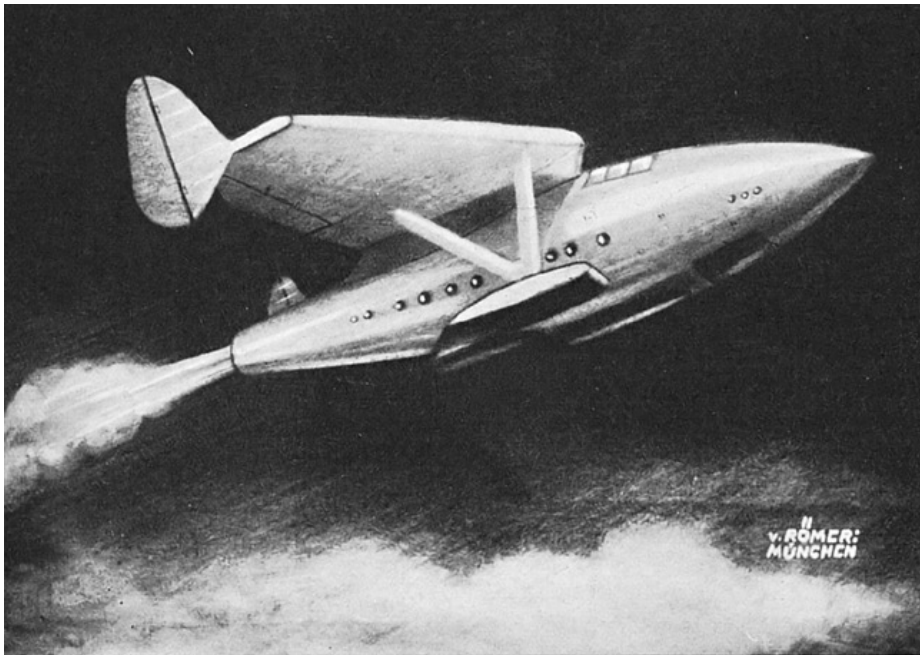


Abb. 2: Das Raketenfernflugzeug.

Diese Type nähert sich in ihrer Form schon stark der Raumrakete, jedoch sind noch kurze abgestrebte Tragflügel mit Endscheiterrudern vorhanden. (Zeichnung: H. u. H. v. Römer.)

Antriebsraketen auszurüsten. Damit konnte Stamer auf dem Gelände der Wassertuppe einen Kreisflug von ca. 1500 Meter Umfang ausführen. Der erste Raketenflug eines Menschen war geglückt. Wie sich der flieger nach der Landung bescheiden äußerte, sei eigentlich nichts Besonderes dabei gewesen. Das fliegen mit Raketenkraft erwies sich als außerordentlich angenehm. Motorvibrationen, sowie Motordrehmoment kommen in Wegfall, sodaß man das Gefühl hat, im Segelflug dahinzu-schweben und nur durch das starke Zischen an die Raketen erinnert wird. Der Schub der Raketen war bis kurz vor ihrem Ausbrennen völlig gleichmäßig. Weitere Raketenflüge unternahmen auch früh von Opel mit einem Hattry-Segelflugzeug mit Sander-Pulverraketen, und später Espenlaub, der an verschiedenen von ihm gebauten Typen den Raketenantrieb versuchte.

Allerdings hatte sich bald herausgestellt, daß die verwendeten Pulverraketen wegen ihrer Feuergefährlichkeit für den Flugbetrieb nicht die nötige Sicherheit bieten konnten. Wenn es jedoch gelingt, den Raketenmotor mit flüssigen Treibstoffen zu einer zuverlässigen und absolut sicheren Kraftmaschine zu entwickeln, dann wird der Raketenantrieb für Flugzeuge aus verschiedenen Gründen sehr vorteilhaft sein. Die Start-

»Morgenpost« und der »Welt am Sonntag«. Allerdings wird Otto Habermohl nicht mehr erwähnt. Richard/Robert Miethe flieht nicht mehr mit einer »Me 163« aus Breslau und lebt nun unter falschem Namen in den USA.

Auch dieser Artikel ist in sich nicht schlüssig. Die angeblich kreisrunde Scheibe entpuppt sich auf dem Bild als »Project Y«, informell als »Flying Manta«, »Flying Mantis« oder auch AVRO-»Spaten« bezeichnet. Dieses Projekt von John Frost war keine Flugscheibe, sondern im Prinzip ein konventionelles Düsenflugzeug mit einem spatens- oder hufeisenförmigen Flügel, das über einen Entwurf bzw. ein Mockup nicht hinaus kam (Abb. 22, 23, 24, 25, 26). Aufhänger für den obigen Artikel dürften Nachrichten über AVRO Canada von Ende 1953 gewesen sein, durch die die Flugscheibenlegende Auftrieb gewann.

Tatsächlich verfolgte der britische, aber bei AVRO Canada tätige Luftfahrtingenieur John Carver Meadows Frost (1915–1979) Anfang der 1950er Jahre neben dem Avro-»Spaten« ein Flugscheibenprojekt.¹⁵⁸ Nach einem Bericht der kanadischen Botschaft Bonn vom 6. Juli 1953 traf sich Frost am 4. Juli in der Botschaft mit Georg Klein im Beisein von Wing Commander (Oberstleutnant) (John) Gellner und einem Flight Lieutenant (Hauptmann) Hawthorne der Royal Air Force (RAF).¹⁵⁹ Ziel der Unterhaltung war die Überprüfung der Angaben Kleins. Sie war den Kanadiern offenbar durch die Presseberichterstattung der »Welt am Sonntag« vom 26. April 1953, also rund zehn Wochen zuvor, bekannt geworden. Gellner war gebürtiger Österreicher, der bis 1939 in der Tschechoslowakei gelebt hatte und nach England emigriert war, wo er in der RAF, später in der Royal Canadian Air Force (RCAF) diente. Gellner hatte offiziell die Funktion eines Übersetzers, sollte aber vermutlich aufgrund seiner Kenntnisse der Tschechoslowakei die Angaben Kleins bezüglich der angeblichen Flugscheibenversuche im Raum Prag überprüfen. Das Ergebnis des Treffens ist nicht bekannt. Dass es überhaupt stattfand zeigt jedoch, dass es Klein gelungen war, selbst das Interesse eines Luftfahrtingenieurs zu wecken, der entscheidend an der Konstruktion des Düsenjägers AVRO »Canuck« beteiligt war, der 1952 bei der RCAF eingeführt wurde.¹⁶⁰

diesem Werk werden keine Projekte von Fluggeräten in Scheibenform erwähnt. Ihr Nachlass befindet sich im Deutschen Museum, München.

158 John Carver Meadows Frost (1915–1979), englischer Flugzeugingenieur, der nach dem Zweiten Weltkrieg zuerst in Kanada und dann in Neuseeland tätig war. Zu Frost und dem kanadischen Flugscheibenprojekt vgl. Zuk, Bill: *Avrocar. Canada's Flying Saucer. The Story of Avro Canada's Secret Projects*, Erin, ON 2001, sowie Campagna, Palmiro: *The UFO Files. The Canadian Connection Exposed*, Toronto 2010.

159 John (eigentlich Jan) Gellner (1907–2001) war im damaligen österreichischen Triest geboren und hatte später in Brünn, nun tschechoslowakisch, Jura studiert. Er diente von 1940 bis 1958 in der RAF/RCAF und war danach als Journalist und Buchautor tätig; vgl. Norman Hillmer: John Gellner; www.thecanadianencyclopedia.ca v. 04.11.2007; Zugriff v. 14.09.2021.

160 Meeting between Mr. Frost, A. V. Roe Co. of Canada, and German Engineer, Department of External Affairs, Canada v. 06.07.1953. Ein Scan des Dokuments wurde dem Verfasser am 25.06.2019 von Palmiro Campagna per Email zugesandt.

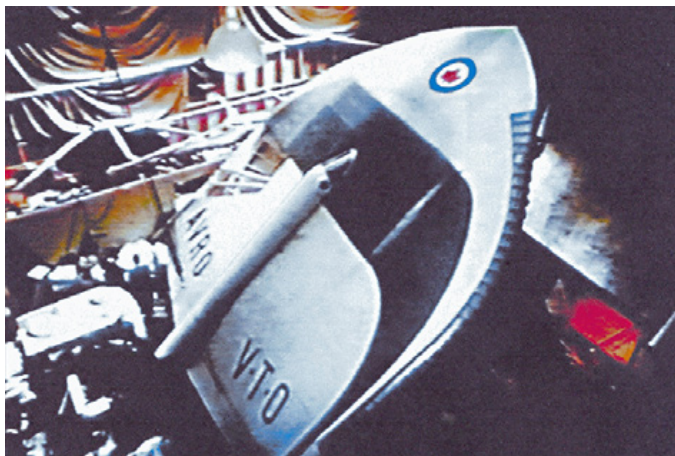


Abb. 22
AVRO »Project Y«, Mockup ca.
1955, Quelle: Wikimediacommons,
Zugriff 16.09.2021.

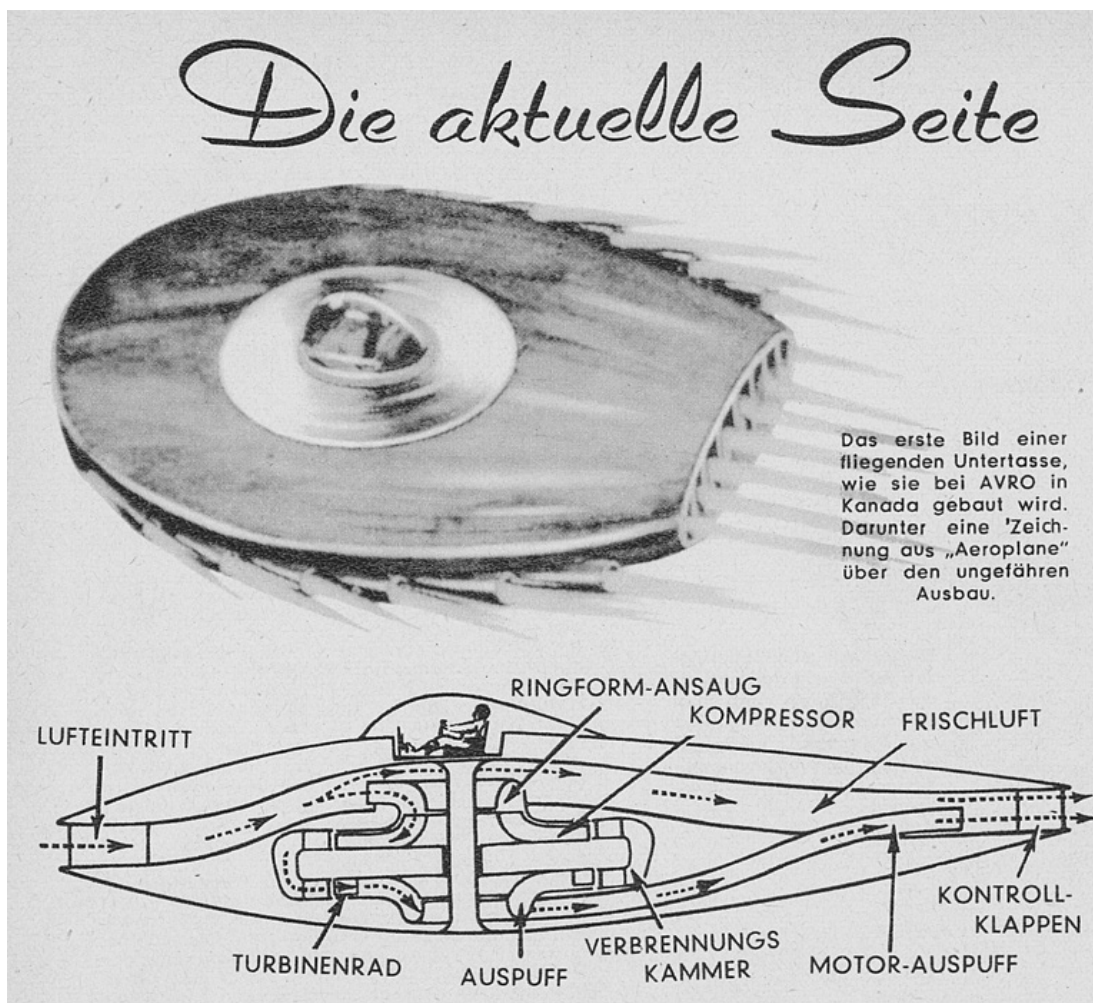


Abb. 23 »Fliegende Untertasse« von AVRO Canada (»Project Y«), in: Der Flieger, Jg. 1953, Heft 6, S. 140.



Abb. 24 AVRO »Project 1794«, Presseveröffentlichung, in: Bill Zuk: Avrocar. Canada's Flying Saucer. The Story of Avro Canada's Secret Projects, Erin, ON 2001, S. 56.

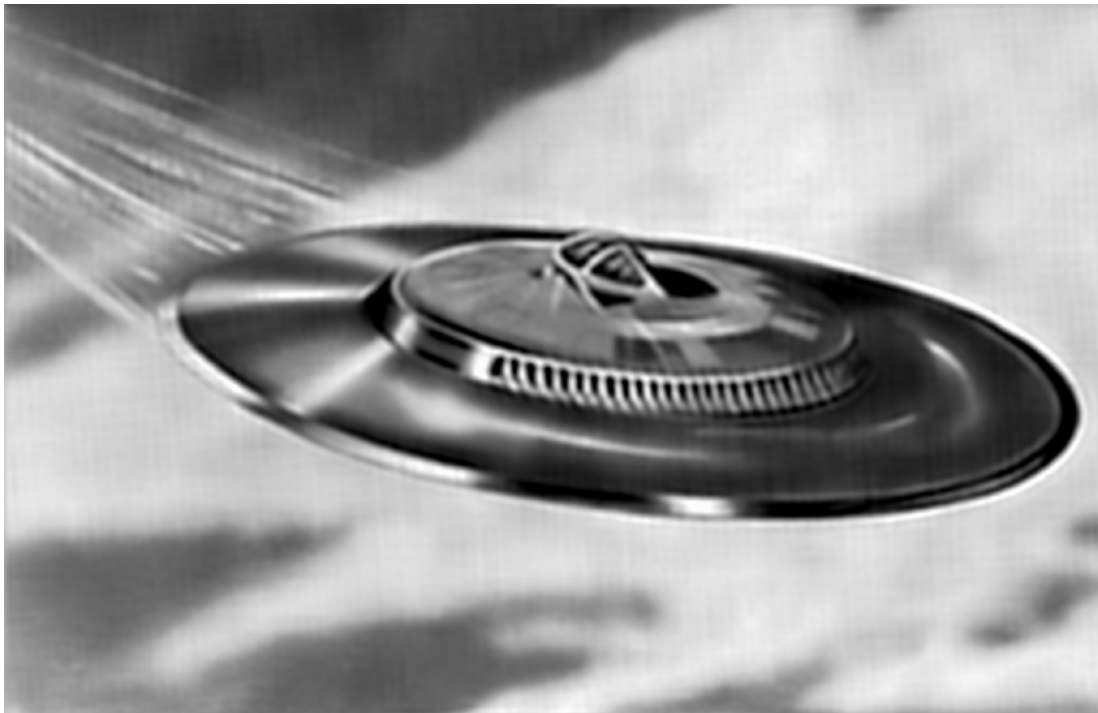


Abb. 25 AVRO »Project 1794«, Presseveröffentlichung, in: Bill Zuk: Avrocar. Canada's Flying Saucer. The Story of Avro Canada's Secret Projects, Erin, ON 2001, S. 57.

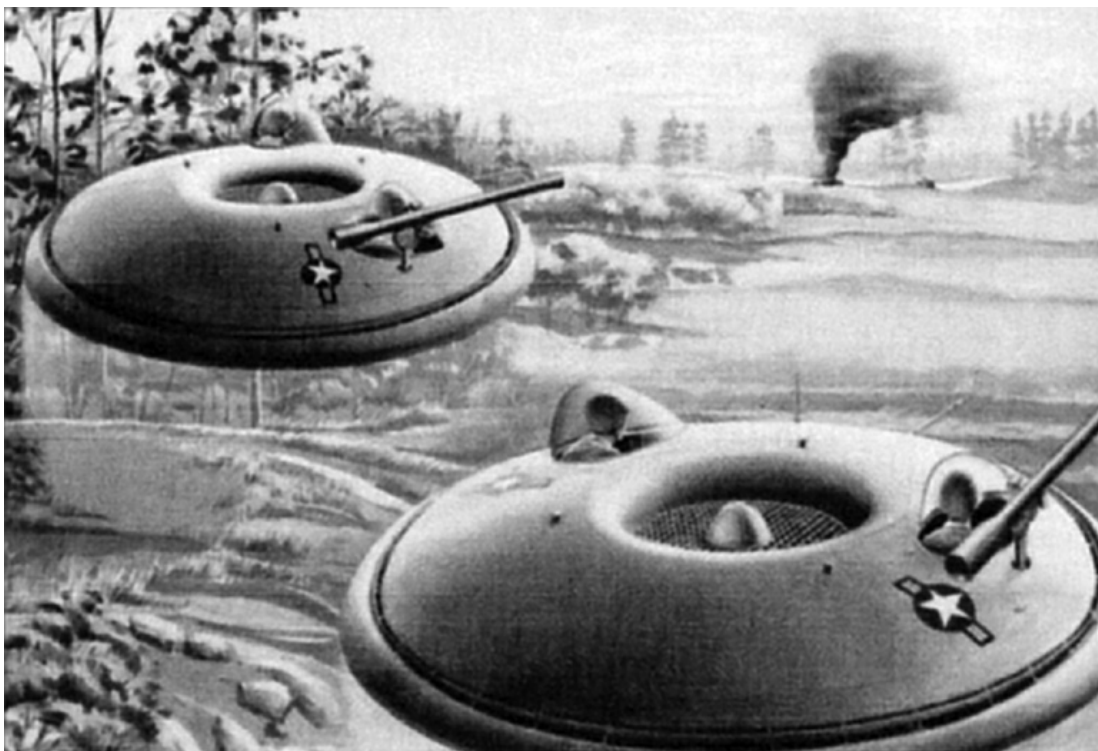


Abb. 26 Künstlerische Darstellung des »Avrocar« als »Fliegender Jeep« in einer Firmenpublikation, ca. 1955. Quelle: Wikimediacommons, Zugriff 16.09.2021.

Im Juni desselben Jahres wurden kanadische Behörden auf den deutschen Einwanderer Oskar Spatz aufmerksam. Spatz behauptete, im Zweiten Weltkrieg in Stettin und im Raum München an der Entwicklung von deutschen Flugscheiben beteiligt gewesen zu sein. Seine Angaben wurden von Angehörigen des National Research Council of Canada in Ottawa geprüft. Die Wissenschaftler kamen zu dem Schluss, dass Spatz über keine spezifischen aeronautischen Kenntnisse verfügte und offenbar lediglich versuchte, durch seine Behauptungen entweder eine Anstellung in Kanada oder aber eine freie Heimreise nach Deutschland zu erlangen. Ein ähnlich gelagerter Fall war Rudolf Goy, der sich wenige Monate später, im September 1952, als deutscher Luftfahrtingenieur ausgab. Er hatte angeblich 1945 an einer 3,60 Meter durchmessenden Modellflugscheibe mitgewirkt und bereits bei der Gefangennahme durch die Amerikaner entsprechende Aussagen gemacht. Andere Mitglieder der Arbeitsgruppe seien möglicherweise in russische Hände gefallen. Er wurde von den Kanadiern noch nicht einmal vernommen, da er als emotional instabil eingeschätzt wurde und offensichtlich wie Spatz über keine spezifischen wissenschaftlichen Kenntnisse verfügte.¹⁶¹

Warum John Frost die Idee einer Flugscheibe verfolgte, ist bislang offenbar nicht vollständig geklärt. Campagna geht davon aus, dass Frost die kolportierten deutschen Darstellungen ernst nahm. Die ersten Überlegungen für ein derartiges Projekt stammen vom April 1952, riefen jedoch nicht das geringste Interesse kanadischer Regierungsbehörden hervor.¹⁶² Was auch immer als so genanntes »Project Y«, »Y2« oder »Project 1794« zwischen 1952 und 1957 geplant war, teilweise mit Unterstützung der US Army und USAF, endete letztlich ernüchternd im »Avrocar«. Das scheibenförmige Luftkissenfahrzeug besaß eine Bodenfreiheit von unter einem Meter und wies erhebliche Stabilitätsprobleme auf. Alle Versuche wurden 1961 eingestellt. Frost ging 1964 nach Neuseeland, wo er bis zum Ende seiner Dienstzeit 1978 als Ingenieur für Air New Zealand tätig war.

Unklar ist, ob Klein die »7 Tage«-Darstellung lancierte oder ob ein oder mehrere Autoren von sich aus die Vorlagen der »Morgenpost« und der »Welt am Sonntag« nutzten. 1954 gelang Klein in der Schweiz ein neuer, wenn auch letzter Presseauftritt – mit einer klaren Agenda: dem Bau von Mini-Flugscheiben.

Am 18. September 1954 publizierte der bekannte Schweizer Journalist Viktor Zwicky im Zürcher »Tagesanzeiger« den Artikel »Das Rätsel der Fliegenden Teller. Ein Interview mit Oberingenieur Georg Klein, der unseren Lesern Ursprung und Konstruktion dieser Flugkörper erklärt«. Angeblich hielt sich Klein zufällig auf der Durchreise in Zürich auf. Neu an Kleins Äußerungen im Interview war lediglich, als dass er nun behauptete, Schriever und Bellouzo (sic) hätten in Deutschland zusammengearbeitet, wären aber beide, was immerhin tatsächlich zutraf, verstorben. Miethe befände sich in Übersee, Habermohl wurde in diesem Artikel noch nicht erwähnt. Letztlich pries Klein die Flugscheibe als ein technisches Wunder an, das dem Hubschrauber überlegen sei. Sie sei nicht nur für

¹⁶¹ Campagna, UFO Files, S. 19f.

¹⁶² Ebd., S. 61f.

militärische, sondern auch zivile Zwecke wie etwa für Löscharbeiten aus der Luft, als Baustoffträger beim Brückenbau oder im Personentransport einsetzbar. Klein plane in der Schweiz ein verkleinertes Flugscheibenmodell mit Elektroantrieb zu bauen. Wenn die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung ständen, sei er in der Lage, den Prototyp eines Transporters für zwei bis drei Personen zu konstruieren. Zwicky war mit dem Ergebnis des Interviews zufrieden: Offenbar waren »Fliegende Teller« eben keine außerirdischen Fluggeräte, sondern schon während des Zweiten Weltkriegs entworfen worden.¹⁶³ In dem Artikel ist ein Foto reproduziert, auf dem Zwicky und Klein abgebildet sind. Im Gegensatz zur Abbildung in der »Welt am Sonntag« ist Klein hier von vorn aufgenommen.

Zwicky hatte einen Beitrag von Klein angekündigt, der auch am 16. Oktober 1953 im »Tagesanzeiger« erschien: »Die ›Fliegenden Teller‹«. ¹⁶⁴ Ganz unverblümt erklärte Klein den schweizerischen Lesern, dass die USA, Russland und Kanada Flugscheiben bauen würden. Er selber sei Augenzeuge eines Starts in Prag gewesen – erstaunlicherweise fehlt bei dieser Darstellung das »magische« Datum 14. Februar 1945. Noch einmal wurde das alte »Morgenpost«-Märchen kolportiert: Miethe floh aus Breslau (wenn auch ohne »Me 163«), doch eine halbfertige Flugscheibe sowie die Konstruktionspläne wurde von den Russen erbeutet. Neu an dieser Darstellung ist, dass nicht mehr behauptet wurde, die Russen hätten die Konstrukteure »entführt« und würden diese weiterhin gefangen halten. Klein blieb auch dabei, dass es sich um Entwicklungen der Luftwaffe gehandelt habe und nicht um private Erfindungen. Ins Spiel wurde auch noch einmal die riesige, 42 Meter durchmessende Miethe-Flugscheibe gebracht, die in Spitzbergen bruchgelandet sei. Klein ging davon aus, dass die Flugscheibenform in der Luftfahrt eine entscheidende Rolle einnehmen werde.¹⁶⁵

Zum Schluss kam Klein noch auf ein Projekt zu sprechen, das kein Phantasieprodukt war. Die Technische Hochschule Aachen habe ein Ringflüglermodell von 3 Metern Durchmesser gebaut, ein 7-Meter-Modell sei im Bau. Tatsächlich gab es ein derartiges Experiment unter der Bezeichnung »FVA 12«. Doch als 1955 erste Windkanalversuche gemacht wurden, stellte sich heraus, dass der Ringflügler bei großer Geschwindigkeit schnell kopflastig wurde, »kenterte« und die Rückenfluglage einnahm. Veränderungen zwecks einer höheren Flugstabilität wiederum senkten die Flugleistungen, so dass sich letztlich kein Vorteil gegenüber einem herkömmlichen Tragflächenflugzeug ergab. Aus Platzgründen wurde das Modell 1957 mit Beilhieben zerstört und beseitigt.¹⁶⁶

163 Zwicky, Viktor: Das Rätsel der Fliegenden Teller. Ein Interview mit Oberingenieur Georg Klein, der unseren Lesern Ursprung und Konstruktion dieser Flugkörper erklärt, in: Tagesanzeiger für Stadt und Kanton Zürich v. 18.09.1954, S. 4.

164 Klein, Georg: Die »Fliegenden Teller«, in: Tages-Anzeiger für Stadt und Kanton Zürich v. 16.10.1954, S. 5.

165 Ebd.

166 Vgl. www.fva.rwth.aachen.de Zugriff v. 21.11.2019.

3

Von *fiction* zu *facts*: Die Entwicklung der Flugscheibenlegende 1956–1970

3.1 Nachwirkungen der Presseberichterstattung: »Hobby. Das Magazin der Technik«

1953 erschien im Auftrag der Tabakfabrik Oldenkott-Rees in Wanne-Eickel ein farbenprächtiges Bilderalbum des Journalisten Rolf Strehl: »Fliegende Untertassen. Ein Geheimnis geistert um die Welt«. Strehl war Redakteur bei der »Welt« gewesen und hatte bereits im Vorjahr »Die Roboter sind unter uns« publiziert.¹ Die attraktiven Zeichnungen stammten von dem Grafiker Klaus Bürgle (1926–2015), der allerdings namentlich nicht genannt wurde (Abb. 27, 28, 29, 30).² Nach Heinz J. Galle sei das Album durchaus als solide recherchiertes Sachbuch anzusehen und ein sehr guter Beitrag zur UFO-Thematik.³ Auf Seite 5 ist eine Flugscheibe abgebildet. Laut Bildtext wurde »in letzter Zeit« immer wieder behauptet, dass es sich bei den »Fliegenden Untertassen« um neuartige deutsche Flugzeuge handeln würde.⁴ Auf Seite 44 ist ein Querschnitt durch den Schrieverschen Flugkreisel zu sehen:

Das Schnittbild zeigt die Konstruktion dieser »Untertasse«. Ist der Kreisel in Rotation, so erscheint er als Scheibe von der die Rückstoßgase weggeschleudert werden. Im Mai 1945 sind Rudolf Schrievers Konstruktionspläne nach seinen Angaben im Bayrischen Wald gestohlen worden. Er glaubt, daß andere seine Erfindung ausgewertet haben und die gesichteten »Fliegenden Untertassen« auf seinen Ideen beruhen.⁵

Angeblich hatte »der jetzt in Israel lebende frühere V-Waffen-Ingenieur Dr. Richard Miethe« erklärt, dass die Flugscheiben nach seinen Angaben konstruiert und »wahrscheinlich« in der UdSSR in Serie konstruiert wurden.⁶ Die »V 7« sei bei Kriegsende

1 Strehl, *Fliegende Untertassen*, S. 44. Ders.: *Die Roboter sind unter uns*, Oldenburg 1952, u. *Die Geschichte der Luftfahrt*, Düsseldorf 1962.

2 Vgl. <www.klausbuergle.de/sammelalben_fu.htm>, Zugriff 16.03.2020.

3 Galle, Heinz J.: *Wie die Science Fiction Deutschland eroberte. Erinnerungen an die miterlebte Vergangenheit der Zukunft*, Lüneburg 2008, S. 202.

4 Strehl, *Fliegende Untertassen*, S. 5.

5 Ebd., S. 44.

6 Ebd.

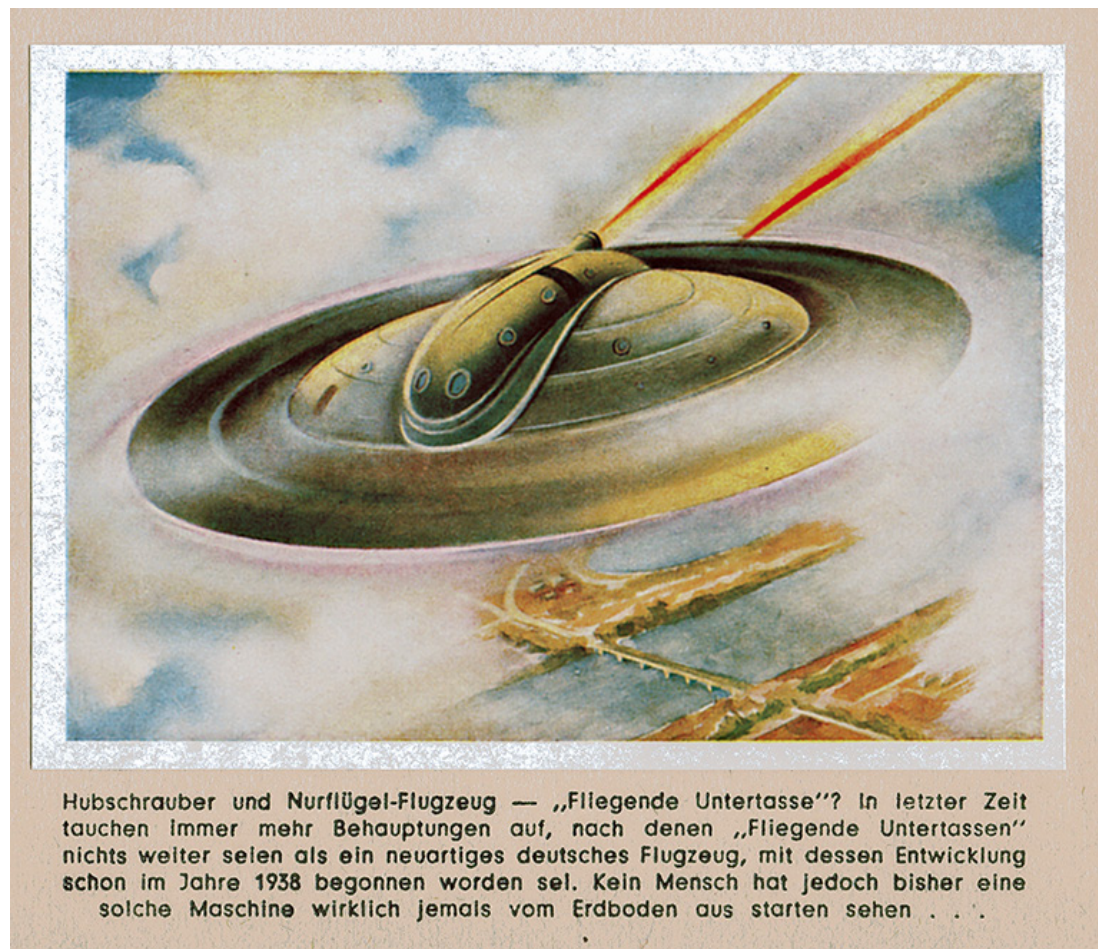


Abb. 27 Fliegende Untertasse von Klaus Bürgle, in: Robert Strehl: »Fliegende Untertassen«, Wanne-Eickel 1953, S. 5.

produktionsreif gewesen und erfolgreich über der Ostsee erprobt worden. Hitler habe sich erst nach dem Rheinübergang der Amerikaner zur Serienproduktion entschlossen, doch kam die »V 7« nicht mehr zum Einsatz.⁷ Kurz erwähnte Strehl den sowjetischen »Turbinebomber« vom »Typ 150« mit einer Geschwindigkeit von 1.050 Stundenkilometern, der von dem ehemaligen Chefkonstrukteur der Junkerswerke Baade konstruiert worden sei. Sie sei eine der schnellsten Maschinen der Welt, was aber nicht unbedingt auf russische Fliegende Untertassen hindeuten würde.⁸

⁷ Ebd.

⁸ Ebd., S. 42. Brunolf Baade (1904–1969) hatte an dem Bomberprojekt »Alexejew 150« mitgearbeitet, das jedoch zugunsten eines anderen Typs aufgegeben wurde. Nach seiner Rückkehr aus der UdSSR entwickelte Baade in der DDR das Verkehrsflugzeug »152«, das aus politisch-ökonomischen Gründen nicht in Serie ging.

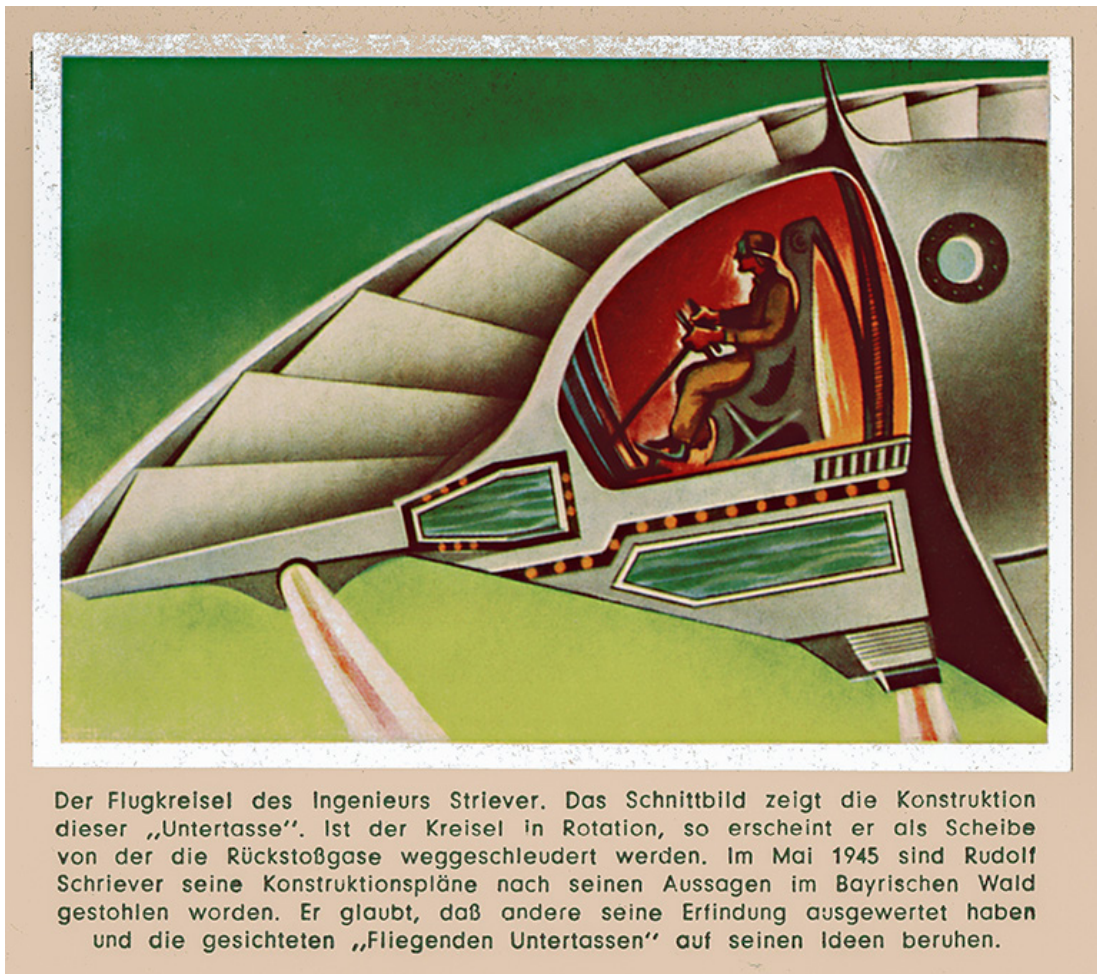


Abb. 28 Der Flugkreisel des Ingenieurs Striever (Richtig: Schriever), Zeichnung von Klaus Bürgle, in: Robert Strehl: »Fliegende Untertassen«, Wanne-Eickel 1953, S. 44.

Strehl zweifelte nicht an Schrievers Angaben. Er konnte jedoch nicht glauben, dass Amerikaner oder Russen zwischen 1945 und 1947 in der Lage gewesen sein sollten, einen völlig neuartigen Flugzeugtyp, der noch nie geflogen war, so weit zu entwickeln, dass er ab 1947 massenhaft auftreten konnte. Dies galt nach Strehl auch für Miethes »V 7«, die nie gegen amerikanische Bomber zum Einsatz gekommen sei.⁹ Grundsätzlich akzeptierte Strehl die phantasievollen Darstellungen seiner Journalistenkollegen, war jedoch kritisch genug, um das UFO-Phänomen nicht auf deutsche Erfindungen zurück zu führen. Letztlich diente das farbenprächtige Album einer Mystifizierung des UFO-Phänomens: Möglicherweise müsse sich die Menschheit »auf die umwälzendste, geschichtsändernde Nachricht aller Zeiten vorbereiten«. Dies könne allerdings erst in

⁹ Ebd., S. 45.

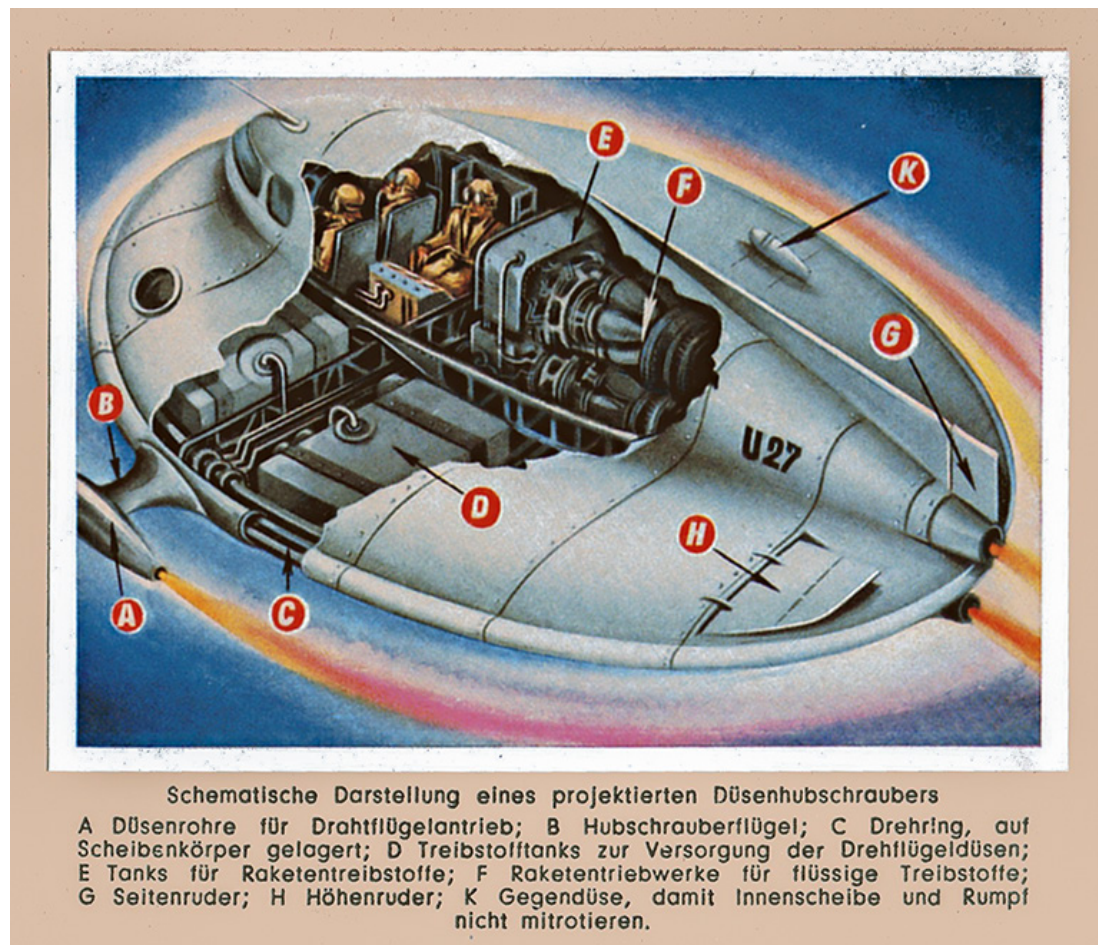


Abb. 29 Schematische Darstellung eines projektierten Düsenhubschraubers, Zeichnung von Klaus Bürgle, in: Robert Strehl: »Fliegende Untertassen«, Wanne-Eickel 1953, S. 42.

»Jahrzehnten« geschehen, womit der Autor mit seiner Prognose bis auf Weiteres auf der sicheren Seite war.¹⁰

Seit dem Frühjahr 1953 erschien in Westdeutschland die Zeitschrift »Hobby. Das Magazin der Technik«. Für Modellbauer, Bastler, Heimwerker und generell an moderner Technik Interessierte gedacht, wurden dort Ende 1954/Anfang 1955 drei durchaus seriöse Artikel zur UFO-Thematik publiziert, in denen auch explizit deutsche Flugscheiben behandelt wurden.¹¹ Danach waren die »zahlreichen Veröffentlichungen« über »Fliegende Untertassen« im Frühjahr und Sommer 1954 »fast ohne Ausnahme« auf das Werk eines ehemaligen amerikanischen Majors – Donald Keyhoe wurde namentlich

¹⁰ Ebd., S. 50.

¹¹ Zuviel Lärm um »Fliegende Untertassen«? In: Hobby. Magazin für Technik, Oktober 1954, S. 60–69, 130, 132f. Fortsetzung ebd., November 1954, S. 13–17. Immer noch im Kreuzfeuer der Diskussion: »Fliegende Untertassen«, ebd., Februar 1955, 55–59.

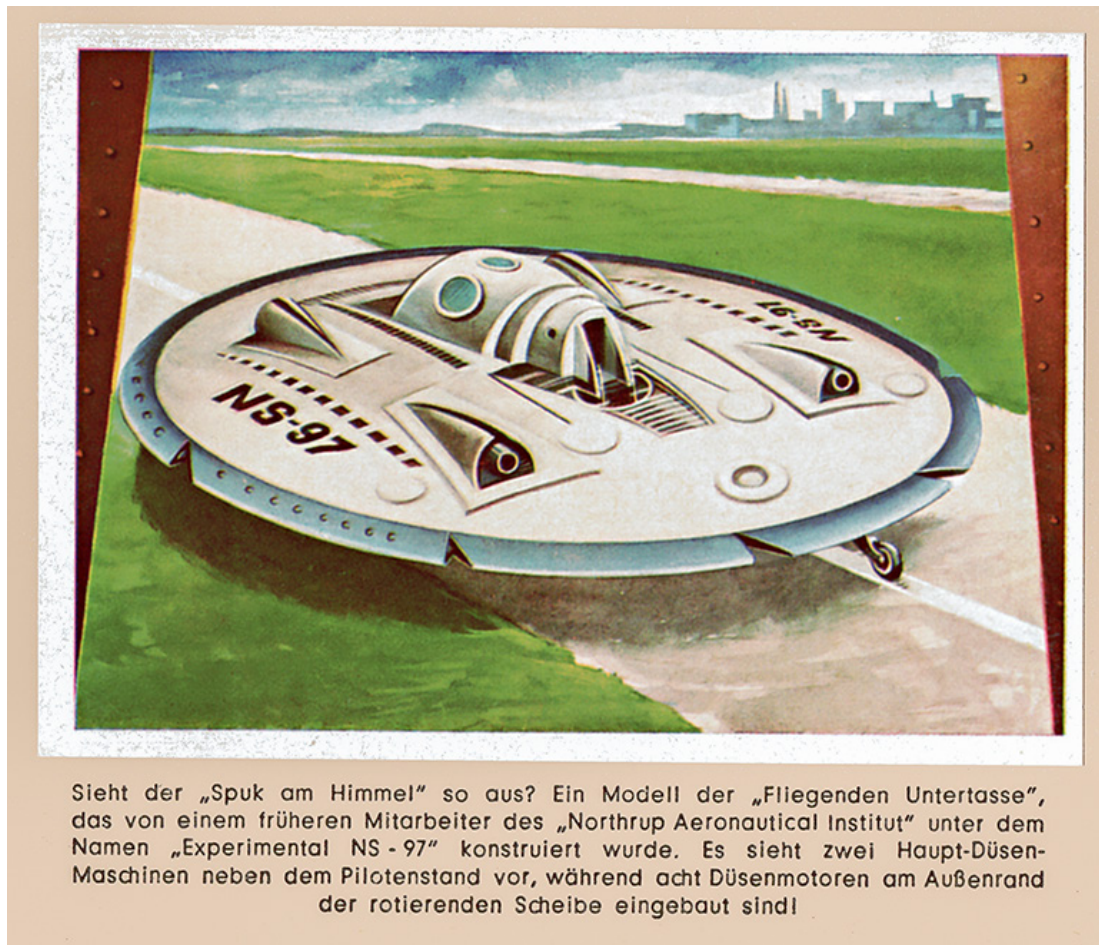


Abb. 30 Angeblich als Modell gebaute »Fliegende Untertasse« Northrop NS-97. Zeichnung von Klaus Bürgle, in: Robert Strehl: »Fliegende Untertassen«, Wanne-Eickel 1953, S. 42.

nicht erwähnt – zurückzuführen: Seine Publikation »Der Weltraum rückt uns näher« habe in kurzer Zeit neun Auflagen erreicht und gestatte einen Überblick über »ein Thema, das zum Weltgespräch Nr. 1« geworden sei:

Dem kritischen Leser muß aber doch auffallen, daß mit Hilfe dieses erdrückend umfangreichen Materials eine persönliche Theorie des Autors dort unterbaut werden soll, wo er nicht in der Lage ist, einen wissenschaftlich stichhaltigen Beweis für seine Annahme zu führen.¹²

Zu Recht wurde auf eine »Saison« für »Untertassen« im Juli/August aufgrund des jahreszeitlich bedingten Sternschnuppenregens hingewiesen. Trotzdem bleibe noch »eine ungemein große Zahl« von nicht erkläraren Sichtungen übrig. Dabei habe sich

12 Zuviel Lärm, S. 61f.

herausgestellt, dass 90 Prozent davon auf Programme der Air Force und der Marine zur Erforschung der oberen Atmosphäre zurückzuführen sei. Dafür würden 30 bis 40 Meter durchmessende Ballone aus Polyäthylen benutzt, die je nach Sonnenlicht silbern, rosa oder purpurrot glänzten. Die ultraleichte Hülle könne aufgrund von Wind- und Druckverhältnissen »die unwahrscheinlichste Gestalt« annehmen.¹³ Die Untersuchung der restlichen 10 Prozent ungeklärter Fälle war auch deshalb schwierig, da die Beobachtungen von Laien gemacht wurden. Auch Fotos seien aufgrund von möglichen Fotomontagen trügerisch. Hinzu kämen Spaßvögel, die auf einen Presseauftritt spekulierten.¹⁴

In der Fortsetzung »Nochmals: Zuviel Lärm um ›Fliegende Untertassen‹?«, die im November 1954 erschien, berichtete »Hobby« über eine UFO-Sichtung am Redaktions-sitz Stuttgart am Abend des 12. Juli, wo zwei rötlich leuchtende Objekte gesehen worden waren. Ein Prof. Dr. Karl Walter, offenbar Astronom, identifizierte sie als Doppelmeteor von verhältnismäßig geringer Geschwindigkeit. Er verwies auf ähnliche Sichtungen, etwa am 9. Januar 1940, als ein heller Meteor in 30 Sekunden von Nordwestdeutschland bis in den Raum Dresden flog oder am 20. Oktober 1921, als ein Meteor in 40 Sekunden von den Alpen über das Rheinland bis zur Nordsee zog. Auch seien langsame Meteorgeschwindigkeiten von 10 bis 20 Kilometer pro Sekunde nicht selten.¹⁵ Diese Fälle könnten nicht sämtlich aufgeklärt werden, da oftmals unzulängliche Beobachtungsunterlagen vorlägen und noch nicht hinreichend erforschte Naturerscheinungen als Ursache dienen könnten. Letztlich liege bislang kein überzeugender Nachweis der Fliegenden Untertassen als gelenkte Flugobjekte vor.¹⁶ So auch Prof. Dr. Bruno Thüring (1905–1989). Viele Beobachter seien »infiziert von kritiklosen Presseberichten«, so dass wodurch schon gewöhnliche Meteore als Fliegende Untertassen interpretiert würden:

Es ist wissenschaftlich unbegründet und bedauerlich, wenn die völlig unbewiesene (und inhaltlich doch recht unwahrscheinliche) Behauptung von den angeblich aus den Tiefen des Raumes zu uns gekommenen und »uns beobachtenden« Wesen aus einer anderen Welt in der Presse fortwährend wiederholt und mit dieser Sensationsmake eine Weltpsychose erzeugt wird.¹⁷

Eher ratlos dagegen wirkte der Kommentar des Psychiaters Carl Gustav Jung (1875–1961) in der Zürcher »Weltwoche«. Offensichtlich seien die Sichtungen keine bloßen Gerüchte. Er halte sowohl psychologische als auch physische und physikalische Erklärungen für möglich, wisse aber letztendlich nicht, was er über diese Erscheinung denken solle.¹⁸

¹³ Ebd. S. 63.

¹⁴ Ebd., S. 68f.

¹⁵ Nochmals: Zuviel Lärm um ›Fliegende Untertassen‹? In: Hobby. Das Magazin der Technik, November 1954, S. 13–17.

¹⁶ Ebd., S. 14.

¹⁷ Ebd., S. 15.

¹⁸ Ebd., S. 15. Seine psychoanalytische Interpretation des UFO-Phänomens publizierte Jung 1958 in »Ein moderner Mythos. Von Dingen, die am Himmel gesehen werden«.

Als im August 1954 der 5. Kongress der »Internationalen Astronautischen Föderation« in Innsbruck stattfand, entsandte »Hobby« seinen Mitarbeiter Dr. Fritz Olbert.¹⁹ Zur Frage, ob Besuch von fremden Planeten »unmöglich« sei, antwortete der Generalsekretär Fritz Stemmert schlicht »Wir wissen es nicht«.²⁰ Der Physiker und Raketentechniker Hermann Oberth (1894–1989) hingegen verwies auf eine UFO-Sichtung schon im Jahre 1476. Die Beobachtungen könnten nicht einfach als Massenhysterie abgelehnt werden und es sei lächerlich, sie russischer oder amerikanischer Herkunft zu bezichtigen. Für ihn sei die wahrscheinlichste Erklärung, dass sie von »irgendwelchen Lebewesen stammen, die uns in technischen Dingen riesig weit voraus sind. Nicht nur in der Technik, überhaupt in der Kultur«.²¹ Der Astronom Prof. Dr. Karl Schütte (1898–1974), späterer Autor von »Die Weltraumfahrt hat begonnen« (Freiburg i. Br. 1958) hatte nie eine Fliegende Untertasse gesehen und enthielt sich jeglichen Kommentars.²² Anders dagegen General a. D. Dr.-Ing. Walter Dornberger (1895–1980), früherer militärischer Leiter von Peenemünde und Mitkonstrukteur der »V«-Waffen.²³ Er verlangte einen klaren Beweis:

Ich glaube es so lange nicht, als ich nicht den berühmten 30 Zentimeter großen Mann zu sehen bekomme, der angeblich in den Untertassen sitzt ... Nein, unser heutiges Wissen erlaubt uns nicht, endgültige beweiskräftige Ansichten zu äußern.²⁴

Colonel Frederick C. Durant (1916–2015), Präsident der International Astronautical Federation und später Historiker für Weltraumforschung, glaubte nicht an die außerirdische Herkunft der UFOs. Es gebe keine einwandfreie, genaue Beschreibung. Es sei noch nicht einmal klar, ob es sich bei den UFOs um physische Körper handle.²⁵ Klar dagegen positionierte sich Dr. L. R. Shepherd, Vorsitzender der Britischen Gesellschaft für Weltraumfahrt, der UFOs schlicht für optische Täuschungen hielt.²⁶ Eine Zusammenfassung erfolgte durch Dipl.-Ing. Heinz-Hermann Kölle (1925–2011) von der Gesellschaft für Weltraumforschung e. V., später Mitarbeiter von Brauns bei der NASA. Alle Theorien seien unbefriedigend. An die Existenz der UFOs könne erst dann geglaubt werden, wenn diese wirklich greifbar wären. Es könnten optische Täuschungen sein, Wetterballone oder reine Phantasieprodukte. Die außerirdische Herkunft sei am wenigsten wahrscheinlich,

19 Zum Kongress erschien ein Tagungsband von Hecht, F.: Bericht über den V. Internationalen Astronautischen Kongreß, Innsbruck, 5. bis 7. August 1954, Wien 1955.

20 Nochmals: Zuviel Lärm, S. 16.

21 Ebd.

22 Ebd.

23 Zu Dornberger vgl. Philipp Aumann: Großforschung und Wunderglaube. Die Entwicklung von Fernwaffen als Strategie und letzte Hoffnung im Zweiten Weltkrieg, in: Historisch-Technisches Museum Peenemünde (Hg.): Wunder mit Kalkül. Die Peenemünder Fernwaffenprojekte als Teil des deutschen Rüstungssystems, Berlin 2016, S. 8–54, hier S. 13.

24 Nochmals: Zuviel Lärm, S. 16. Auslassung im Original.

25 Ebd.

26 Ebd.

wenn auch nicht völlig auszuschließen. Mit außerirdischem Leben müsse gerechnet werden, jedoch nicht in unserem Sonnensystem. Vielleicht würde das Phänomen »einmal ernsthaft wissenschaftlich untersucht« werden: »Dann werden wir mehr wissen«.²⁷

Offenbar wurden deutsche Flugscheiben auf dem Kongress nicht thematisiert. Damit setzte sich hingegen der dritte »Hobby«-Artikel im Februar 1955 auseinander. Die Quelle ist eindeutig zu identifizieren. Denn hier schlug sich Georg Kleins Berichterstattung im Zürcher »Tages-Anzeiger« vom September/Okttober 1954 nieder: »Immer noch im Kreuzfeuer der Diskussion: ›Fliegende Untertassen‹« lautete der Titel in »Hobby«. Der Leserbriefschreiber Robert Hossner aus Düsseldorf hielt sie für russische oder amerikanische Geheimwaffen. Andere Einsender kritisierten den »Rummel« um die Fliegenden Untertassen, dem sich »Hobby« fernhalten solle. Wie kaum anders zu erwarten, gab es Zuschriften pro und contra außerirdischer Herkunft der Fliegenden Untertassen. Nach Auffassung der Redaktion sah ein großer Teil der Leser in den UFOs Geheimwaffen der Großmächte, insbesondere die Leser aus dem Raum Zürich und Umgebung. Ihr seien mindestens zwanzig Mal Zeitungsausschnitte aus dem »Stadtanzeiger« vom 18. September und 16. Oktober 1954 zugegangen, die sich auf Oberingenieur Klein und den »berühmten« (!) Schrieverschen Flugkreisel bezögen:

Da alle diese Flugkreiselkonstruktionen nicht zu den Beobachtungsergebnissen der sogenannten Fliegenden Untertassen passen, haben wir bisher darauf verzichtet, sie in diesem Zusammenhang zu erwähnen und werden auch hier nicht näher darauf eingehen. So oft Flugkreisel heute erwähnt werden, handelt es sich um Berichte, die man nicht kontrollieren kann.²⁸

Das Phänomen der Fliegenden Untertassen bleibe, »Hobby« habe aber alles zur Aufklärung beigetragen, was möglich sei, und wolle daher die Diskussion endgültig abbrechen.²⁹

3.2 Exkurs: Eine »europäische« Flugscheibe mit deutschen Wurzeln im Science Fiction-Roman »Unternehmen Diskus«

Eine literarische Widerspiegelung der Flugscheibenlegende stammt von dem einflussreichen deutschen Science Fiction-Autoren Karl-Herbert Scheer (1929–1991), wegen seiner militaristischen Phantasien auch polemisch »Handgranaten-Herbert« genannt.³⁰

²⁷ Ebd., S. 17.

²⁸ O.V.: Immer noch im Kreuzfeuer der Diskussion: ›Fliegende Untertassen‹, in: Hobby. Das Magazin der Technik, Februar 1955, S. 55–59, hier S. 59.

²⁹ Ebd.

³⁰ So Rainer Eisfeld, der Scheer die Darstellung exzessiver Gewalt vorwarf: Die Zukunft in der Tasche. Science Fiction und SF-Fandom in der Bundesrepublik – Die Pionierjahre 1955–1960, Lüneburg 2007, S. 168. Jörg Weigand streitet dies nicht ab, konstatierte aber auch, das Scheer ein »begnadeter ›Action-Autor‹ gewesen sei, wie ihn die phantastische Literatur in Deutschland »so gut wie nie«

Der Titel von »Unternehmen Diskus« aus dem Jahr 1955 ist Programm: Protagonist des Romans ist eine »Wundermaschine« in Diskusform (Abb. 31). Ihre Beschreibung und Darstellung auf dem Cover der Erstausgabe von 1955 erinnert mit ihrer »Panzerglasskuppel« und einer »Drillings-Raketenkanone« verblüffend an die phantasievollen Bilder von »Nazi-UFOs«, wie sie seit den 1990er Jahren im Internet und auf zahllosen Buchcovern kursieren. Der Roman erschien zuerst als »Leihbuch« – in den 1950er Jahren die bei weitem wichtigste Vertriebsform für Trivialliteratur.³¹ Galles nüchterner Kommentar zu Scheers UFO-Version: »Martialischer geht es nun wirklich nicht.«³²

Ausgestattet war Scheers Diskus mit »Plutonium-Atomraketen« und »Rak-Geschosse[n]« mit »Wasserstoffsprengköpfen«.³³ Der Antrieb könnte einer Darstellung Sautiers/Kleins entsprungen sein: Der Start erfolgt nach dem Hubschrauberprinzip durch gegenläufige Rotorkränze am Rand der Scheibe mit Turbo-Gasturbinen und verstellbaren Rotorschaukeln. Für den Vorwärtsflug besitzt der Diskus zwei Haupttriebwerke.³⁴ Der Flugkörper ersetzt die herkömmlichen Tragflächen und kann eine Höchstgeschwindigkeit von 15.000 Stundenkilometern und eine Operationshöhe bis 100 Kilometern erreichen.³⁵ Der Diskus-Erfinder im Roman ist zwar US-Amerikaner, der Scheiben-Pilot Bürger der »Vereinigten Staaten von Europa«, doch sind Professor Meinau und Oberst Wolfgang Zander unschwer als Deutsche zu erkennen. »Unternehmen Diskus« war der erste Band der »Gelber Block«-Trilogie, die bis 1978 in zwei gekürzten Heftromanausgaben und einer vollständigen Taschenbuchausgabe neu verlegt wurden.³⁶ Gegner der amerikanisch-europäischen Welt (einschließlich Russlands und Sibiriens!) sind

hervorgebracht habe; Weigand, Jörg: Träume auf dickem Papier. Das Leihbuch nach 1945 – ein Stück Buchgeschichte, Baden-Baden 1995, S. 68.

31 Leihbücher wurden eigens für den in privater Hand befindlichen Leihbuchmarkt produziert, der 1956 gut 20 Mill. Bände umfasste; geschätzt viermal soviel wie die Bestände öffentlicher Büchereien. Sie waren auf billigem, holzhaltigem Papier gedruckt und dadurch unverhältnismäßig dick. Ein grellbuntes Titelbild sollte in den Schaufenstern Kunden anlocken. Die Bücher konnten in der Regel eine Woche ausgeliehen werden, die Ausleihfrequenz lag bei 30 bis 100. Zwischen 1960 und 1976 wurde das Leihbuch durch das Taschenbuch und das Fernsehen völlig verdrängt; vgl. Weigand, Träume, S. 9, 21–24.

32 Galle, Heinz J.: Wie die Science Fiction Deutschland eroberte. Erinnerungen an die miterlebte Vergangenheit der Zukunft, Lüneburg 2008, S. 203.

33 K[arl]. H[erbert]. Scheer: Unternehmen Diskus, Rastatt/Baden 1978, S. 97.

34 Ebd., S. 104.

35 Ebd., S. 100.

36 Gefolgt im selben Jahr von »Der gelbe Block« und »Hölle auf Erden«. »Unternehmen Diskus«, Wuppertal-Küllenbahn 1955, 1958 »Luna« Bd. 36 (Lehning, Hannover, gekürzt), 1962 »Terra Extra« Nr. 3 (Moewig, München, gekürzt), 1978 »Utopia Bestseller« Nr. 35. Band 2: »Der gelbe Block«: Wuppertal-Küllenbahn o.J. (1955), 1958: »Luna« Band 37 (Lehning, Hannover, gekürzt), 1962 als »Entscheidung auf dem Mond« als »Terra Extra« Bd. 4 (Moewig, München, gekürzt), 1978 als »Utopia Bestseller« Nr. 36 (Pabel). Band 3: »Hölle auf Erden«, Wuppertal-Küllenbahn o.J. (1955), 1958 als »Großalarm im All« in »Luna« Bd. 38, (Lehning, Hannover, gekürzt), unter demselben Titel bei »Terra Extra« 4, gekürzt, 1978 unter dem Originaltitel als »Utopia Bestseller« Nr. 37 (Pabel); vgl. Jörg Weigand: Das utopisch-phantastische Leihbuch nach 1945. Eine Bestandsaufnahme, Lüneburg 2019, S. 97–104.



Abb. 31
Karl Herbert Scheer: »Unternehmen
Diskus«, Wuppertal-Küllenhahn 1955.

Mongolen und die von ihnen beherrschten Chinesen unter Führung Tuguruk-Khans, dessen Ziel nichts weniger als die Vernichtung der »westlichen« Menschheit ist. Offenbar verband Scheer hier anti-asiatische Reminiszenzen von Hans Dominik³⁷ mit den zeitgenössischen kommunistischen Umbrüchen in Ostasien: Der Koreakrieg war gerade beendet und die Volksrepublik China unter Mao Tse-tung seit 1949 ein Machtfaktor nicht nur im Kalten Krieg, sondern auch in der Dekolonisierungsphase des Britischen Empires und Frankreichs. Dass der Diskus unter Oberst Zander ausgerechnet von Tibet aus zum Kampf gegen den Khan startet, mag Zufall sein oder auch nicht.³⁸ Wenn der Khan schließlich den Kampf gegen den »Westen« auch noch vom Mond aus führt,

37 Explizit in Dominik, Hans: Die Spur des Dschingis-Khan (Berlin 1923), verschiedene Nachauflagen u.a. 1929, 1939, 1951 und 1971. In Dominiks Roman heißt der »gelbe« Kaiser Toghon-Kahn; vgl. Münch, Detlef: Zukunftskriege, Wunderwaffen, Zukunftsreiche im utopischen Werk von Hans Dominik 1921–1934 mit einer Betrachtung der NS-Zensur seiner Romane, Dortmund 2017, S. 42.

38 Scheer, Unternehmen Diskus, S. 75f.

könnte dies eine Anleihe bei Heinleins »Mond-Nazis« gewesen sein. Scheers Ausflug in die Flugscheibenwelt war innerhalb der deutschen Science Fiction der 1950er Jahre eine Ausnahme. Der Politikwissenschaftler Rainer Eisfeld, seinerzeit aktiv im Science Fiction Club Deutschland (SFCD), kann sich nicht erinnern, dass die deutschen Flugscheiben innerhalb der Fan-Szene jemals als Erklärung für das UFO-Phänomen gedient hätten.³⁹

3.3 Die deutschen Luftfahrtfachzeitschriften und die Flugscheiben

Im Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die deutsche Luftfahrtforschung zum national größten wissenschaftlichen Forschungszweig.⁴⁰ Die Flugzeugproduktion besaß in dieser Epoche einen wertmäßigen Anteil von 40% der Gesamtrüstung, während es in den USA etwa nur 25% waren.⁴¹

Angesichts dieser Situation verwundert es nicht, dass die im Mai 1945 brotlos geworden deutschen Luftfahrtingenieure, Techniker und Unternehmer spätestens nach der Gründung der Bundesrepublik 1949 in den Startlöchern saßen und jede Gelegenheit wahrnahmen, den Wiederaufbau einer eigenen Luftfahrtindustrie zu propagieren. Weitere Katalysatoren dürften dabei ab 1950 der Koreakrieg und die mehr oder weniger erwartete Gründung westdeutscher Streitkräfte einschließlich einer neuen Luftwaffe gewesen sein. Diese Luftfahrt- bzw. Rüstungsinteressen wurden auch in Fachzeitschriften vertreten. »Der Flieger«, 1917 gegründet, war im September 1944 wie andere Zeitschriften auch für die Dauer des Krieges eingestellt worden. Die neue »Flugwelt. Monatszeitschrift für die Gesamtheit der internationalen Luftfahrt« erschien ab dem 1. August 1949.

»Der Flieger« ist für die Flugscheibenthematik schon deshalb interessant, weil dort 1942–1944 die Aufsatzserie »Seltsame Flugzeuge« von Walter Zuerl erschien.⁴² Darin wurden Flugscheiben nicht erwähnt, allerdings Nurflüglerprojekte der Gebrüder Horten sowie ein englisches Projekt für ein sechsmotoriges Nurflügel-Großflugzeug für den Nordatlantikverkehr.⁴³ Scheibenflugzeuge – also keine Flugscheiben – wurden nur am Rand erwähnt.

39 Fernmündliche Auskunft von Prof. (em.) Dr. Rainer Eisfeld, Osnabrück, v. 07.03.2018. Vgl. auch Eisfeld, Die Zukunft in der Tasche.

40 Maier, Helmut: Luftfahrtforschung im Nationalsozialismus, in: Trischler, Helmuth/Schrogl, Kai-Uwe (Hg.): Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907–2007, Frankfurt/New York 2007, S. 104–122, hier S. 104.

41 Groehler, Olaf: Geschichte des Luftkriegs 1910–1980, Berlin-Ost 1981, S. 495. Großbritannien versuchte von 1945 bis etwa 1970 in Konkurrenz zu den USA und der UdSSR seine autonome Luftfahrtindustrie nicht nur zu erhalten sondern auch eine eigene Weltraumfahrt zu etablieren (Hill, C. N.: The history of the UK rocket and space programme, 1950–1971, London 2001).

42 Zuerl, Walter: Seltsame Flugzeuge. 1. Unsymmetrische Flugzeuge, in: Der Flieger, 21. Jg. 1942, H. 9, S. 254–258. Seltsame Flugzeuge, ebd., 22. Jg. 1943, H. 3, S. 80f. Desgl.; ebd., H. 4, S. 108f. Neue Formen des Starflügel-Flugzeuges, ebd., 23. Jg. 1944, H. 1, S. 14f. Sonstige Konstruktionen, ebd., H. 4, S. 116f.

43 Zuerl, Walter: Seltsame Flugzeuge. 4. Sonstige Konstruktionen, in: Der Flieger, 23. Jg. 1944, H. 4, S. 116f.

Eine spezielle Raumfahrt-Fachzeitschrift war »Weltraumfahrt. Beiträge zur Weltraumforschung und Astronautik«, die neben Fachbeiträgen auch Besprechungen zur Science-Fiction-Literatur enthielt, etwa Gartmanns Rezension zu Heinleins »Endstation Mond«. In den Jahrgängen von 1950 bis 1958 wird das UFO-Phänomen praktisch nicht behandelt, über Flugscheiben findet sich nichts. Ein H. Haas rezensierte 1954 das soeben auf Deutsch erschienene Keyhoe-Werk »Der Weltraum rückt uns näher« und kam zu dem Schluss dass Keyhoes »Beweise« nicht überzeugten, da unklar bleibe, inwieweit die von der US Air Force gemachten Angaben über UFO-Sichtungen der Wahrheit entsprächen.⁴⁴

Zuerls Darstellung zufolge bestand schon immer der Wunsch, die Schwächen des herkömmlichen Flugzeugs mit starren Flächen und einem Leitwerk zu beheben, was auch zur Entwicklung des »Drehflüglers (Autogiro, Hubschrauber)« führte.⁴⁵ Abgesehen von der Form war der Antrieb, etwa die Entwicklung des Raketenflugzeugs von Interesse; hier erwähnte der Autor eine Konstruktion des Wuppertaler Konstrukteurs Gottlob Espenlaub von 1929/30 (Abb. 32).⁴⁶

Behandelt wurde auch der Horten-Nurflügler, dessen Geschwindigkeit mit konventionellem Motorantrieb seinerzeit jedoch noch bei 220 Stundenkilometern lag – also weit unter der von Bombern, geschweige Jagdflugzeugen erreichbaren. Strahltriebwerke waren angeblich noch nicht einmal geplant.⁴⁷ Besonders interessant war das britische Projekt von Roxbee Cox & L. P. Coombs für ein sechsmotoriges Nurflügel-Großflugzeug für den Nordatlantikverkehr mit 43 Metern Spannweite und 390 Quadratmetern Flügelfläche, das starke Ähnlichkeit mit den Horten-Projekten und den späteren amerikanischen Konstruktionen von 1947 aufweist. Zu den Kuriositäten in Zuerls Reportagen gehören ein nicht näher beschriebenes »Kreisflugzeug« aus Chicago sowie ein italienisches Luftschiff in Scheibenform, Lee-Richards »Secret Circle Plane« von 1911 und der Willoughby »Delta« von 1939.⁴⁸

Bemerkenswert an der Serie ist, dass Zuerl offen über internationale Projekte zur Überwindung der herkömmlichen Flugzeugkonstruktion berichtete, jedoch keine Flugscheibenkonstruktionen erwähnte. Im Rückblick von rund 80 Jahren ist ebenso bemerkenswert, dass die konventionelle Starrflüglerkonstruktion bis heute unverändert den Modus im Flugzeugbau vorgibt – unabhängig vom Antrieb durch Propeller, Strahltriebwerke oder Raketen. Selbst die um 1960 entwickelten VTOL-Flugzeuge Hawker Siddeley »Harrier«, Dornier »Do 31« und VFW-Fokker »VAK 191B« basierten trotz ihrer revolutionären Fähigkeit der Verbindung von Hubschraubereigenschaften mit

44 H. Haas: Rezension zu »Der Weltraum rückt uns näher«, in: Weltraumfahrt. Beiträge zur Weltraumforschung und Astronautik, Jg. 1954, H. 3, S. 92f.

45 Zuerl, Walter: Seltsame Flugzeuge. 1. Unsymmetrische Flugzeuge, in: Der Flieger, 21. Jg. 1942, H. 9, S. 254–258.

46 Zuerl, Walter: Seltsame Flugzeuge, in: Der Flieger, 22. Jg. 1943, H. 3, S. 80f.

47 Ders. in ebd., H. 4, S. 108f.

48 Zuerl, Walter: Seltsame Flugzeuge. 6. Neue Formen des Starflügel-Flugzeuges, in: Der Flieger, Jg. 1944, H. 1, S. 14f.

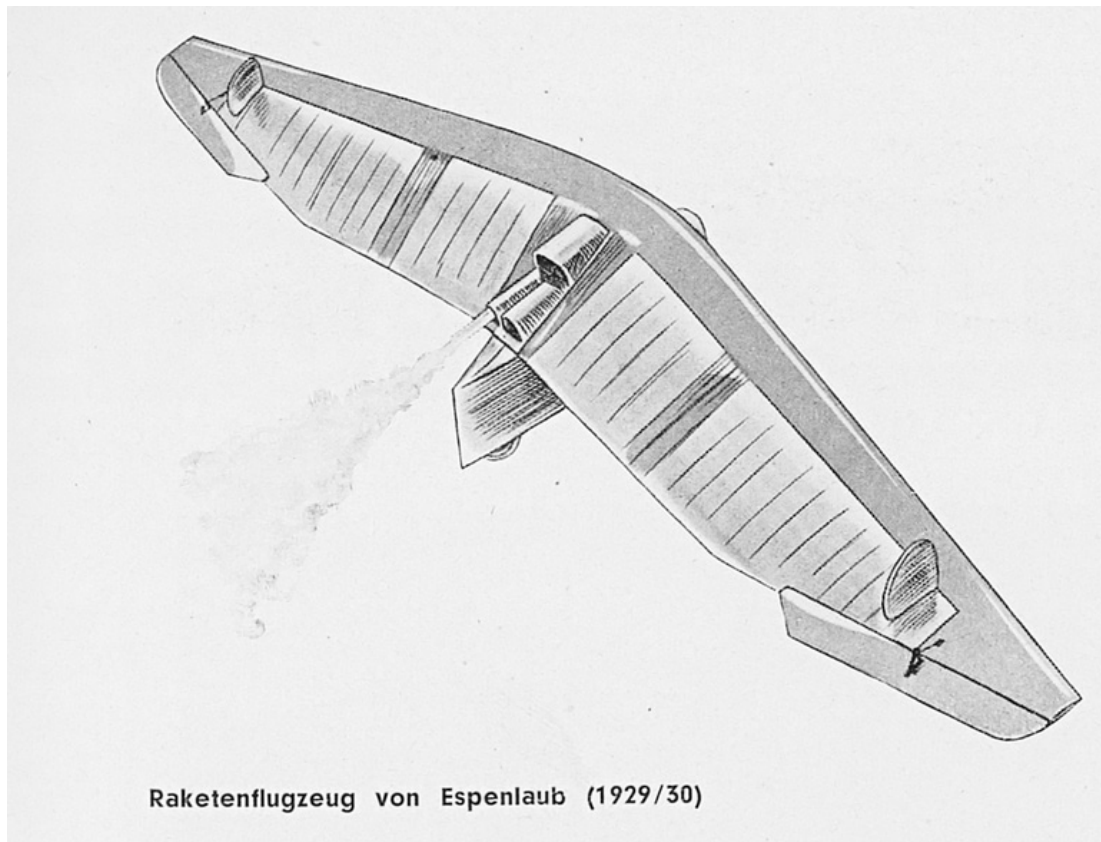


Abb. 32 Skizze des tatsächlich gebauten Raketenflugzeugs von Gottlob Espenlaub aus Wuppertal (1929/30), in: Der Flieger, 22. Jg. 1943, H. 3.

denen des Strahlflugzeugs als so genannte Wandlerflugzeuge auf einer aerodynamisch konservativen Konstruktion.

Auch nach 1945 findet sich in den Luftfahrtfachzeitschriften keine Zeile über deutsche Flugscheiben. Allerdings verblüfft, mit welchem Aufwand im »Flieger« – im völligen Gegensatz zur »Flugwelt« – UFOs thematisiert wurden. Dr. Waldemar Beck, der im »Flieger« die Rubrik »Luftpolitische Rundschau« betreute, erwies sich dabei als ausgesprochener Apologet ihrer außerirdischen Herkunft. Er wurde darin u.a. durch den Physiker und Raketenpionier Hermann Oberth bestärkt, der mit seinen Phantasien über außerirdische »Uraniden« dem UFO-Mythos Vorschub leistete. Auf die Frage des Redakteurs Erwin Schütt der »Nordwest-Zeitung« anlässlich eines Vortrags Oberths in Oldenburg (Oldb) im Oktober 1954, ob die UFOs eine Weiterentwicklung der deutschen »V 7« sei, antwortete der Physiker:

Die deutsche V 7 war ein Hubschrauber, von dem die Russen einige bei Kriegsende erbeuteten und dessen Erfinder sie mitnahmen. Zweifellos haben Russen und Amerikaner diesen Typ weiterentwickelt, und es ist nicht ausgeschlossen, daß einige Meldungen auf

diesen Hubschrauber, dessen Propeller im Betrieb wie eine rotierende Scheibe aussieht, zurückzuführen sind. Aber die Ufos sind lautlos, die V 7 machte erheblichen Propellerlärm, außerdem könnte auch ihr weiterentwickelter Typ die Ufo-Geschwindigkeiten nicht erreichen.⁴⁹

Verblüffend an dieser Interviewpassage ist, wie selbstverständlich sowohl der »NWZ«-Redakteur als auch Oberth von der Existenz der sagenhaften »V 7« ausgingen. Woher auch immer Schütt und Oberth ihre Informationen über die geheimnisvolle »V 7« bezogen hatten: Der Raketeningenieur hielt die interplanetarische Herkunft der UFOs für die wahrscheinlichste Hypothese. Letztlich sei dies eine Glaubensfrage, bis in Zukunft Tatsachen vorliegen würden, die die eine oder andere Ansicht bestätigen könnten.⁵⁰ Oberth veröffentlichte seine Thesen 12 Jahre später im Ventla-Verlag des Kunstmalers Karl L. Veit (1906–2001) unter dem Titel »Der Katechismus der Uraniden«.⁵¹ 1966 war Oberth bereits Ehrenmitglied von Veits 1956 gegründeter »Deutscher UFO/IFO-Studiengesellschaft« (DUIST), die 1967 indirekt ein Katalysator zu einer erneuten Thematisierung der Flugscheibenlegende sein sollte.

Zweifellos war Keyhoses »Der Weltraum rückt uns näher« der Aufhänger für Becks Thesen. Dies ist umso erstaunlicher, als dass das Werk von deutschen Luftfahrtexperten scharf kritisiert wurde:

Mit uns übereinstimmend erklärte Heinkel⁵², dass das leider in Deutschland mit viel Lärm propagierte Buch des angeblichen amerikanischen Majors Keyhoe ein aufgelegter Bluff und Schwindel sei, nur für Dumme bestimmt. (Die Amerikaner unterschätzen leider auch heute noch den Stand der europäischen und insbesondere der deutschen Mentalität und des deutschsprachlichen Bildungsstandes, es wimmelt außerdem von Fehlern, Unrichtigkeiten und Widersprüchen.) Welchen Zweck dieses mit sehr viel guten Dollars lancierte Machwerk verfolgt, soll hier außer Betracht bleibe[n], auf jeden Fall werden alle die Menschen, die dadurch in eine Art Panikstimmung vor einer möglichen Invasion der Marsmenschen auf unseren Globus versetzt wurden, sehr bald eines besseren auf natürliche, erdgebundene Weise belehrt werden.⁵³

Bemerkenswert ist, dass Beck durch Freunde in der Schweiz, die ihm Kleins Artikel aus dem »Zürcher Tagesanzeiger« zugespielt hatten, die Flugscheibenlegende indirekt förderte. Er kolportierte Kleins Darstellung, die wenige Wochen zuvor erschienen war. Im Gegensatz zur »Hobby«-Redaktion nahm Beck die Schweizer Darstellung für bare

49 Wachtposten der Uraniden. Professor Oberth deutet »Fliegende Untertassen« als mindestens 300 Jahre alte Fahrzeuge mit Lebewesen aus anderen Sternenswelten, in: NWZ v. 16.10.1954, S. 23.

50 Ebd.

51 Oberth, Hermann: Der Katechismus der Uraniden, Wiesbaden 1966.

52 Ernst Heinkel (1888–1958), deutscher Flugzeugkonstrukteur. Er gründete 1922 in Warnemünde die Heinkel-Gruppe und war 1939 Konstrukteur des weltweit ersten Raketenflugzeugs »He 176« sowie des Strahlflugzeugs »He 178«.

53 Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, Jg. 1954, H. 11, S. 246.

Münze. Da die US Air Force inzwischen einen Befehl erlassen habe, nicht auf UFOs zu schießen, kam Beck zu dem Schluss, dass »die UFO's auf jeden Fall irdischen Ursprungs« sein müssten.⁵⁴

Aufmerksam wurde auch die Entwicklung in Kanada verfolgt. Mitte 1953 wurde eine »Fliegende Untertasse« abgebildet, die aus der Zeitschrift »Aeroplane« stammte und nun gebaut werden sollte.⁵⁵ Beck ging davon aus, dass »Fliegende Untertassen« kaum noch als »Geheimwaffen« im engeren Sinn bezeichnet werden könnten, da zu viele Einzelheiten über sie bekannt geworden waren. Westliche und östliche Nachrichtendienste wüssten »bis in alle Einzelheiten genau Bescheid«. An die Öffentlichkeit gelange nur, was sich entgegen aller Vorsichtsmaßnahmen nicht verheimlichen lasse.⁵⁶ Nach Pressenotizen aus Kanada war bei AVRO Canada ein neuer Flugzeugtyp namens »Omega« in Entwicklung, der »den Vorstellungen von den ›Fliegenden Tellern‹ nahe« käme. Mit 2.400 Stundenkilometern sollten sich diese »müheless« nach allen Seiten bewegen können.⁵⁷ Ende November 1953 habe die britische Luftwaffe erstmals die Existenz der neuen Waffe bestätigt. Am 17. Dezember 1953 meldete der schwedische Verteidigungsstab die Sichtung eines derartigen Objekts über Südschweden, das in Richtung Rügen – also in die DDR – geflogen sei. Klar sei auch, dass die bekannten Antriebe keinesfalls für die Erreichung der »vielseitig authentisch gemeldeten hohen Fluggeschwindigkeiten« ausreichten.⁵⁸

In die hysterische Atmosphäre des Koreakriegs fiel auch die Nachricht über eine russische »Kältebombe«. Angeblich war eine derartige Waffe vom Typ »Rac. 11« in Entwicklung, die durch Atomkraft innerhalb von Sekunden Temperaturen von minus 40 Grad Celsius erzeugen sollte.⁵⁹ Dass in der Redaktion des »Fliegers« Keyhoe-Anhänger tätig waren, demonstriert auch eine Werbeanzeige von 1954:

Ein Major der amerikanischen Luftwaffe⁶⁰ veröffentlicht die bisher unbekannten Erkenntnisse und Erfahrungen über »Fliegende Untertassen«. Wir haben im »FLIEGER« bereits mehrmals auf diese Feststellungen hingewiesen, die nun mit offiziellem Material erhärtet werden. Was meint die »FLUGWELT«, die unsere Veröffentlichung von Dr. Beck seinerzeit als Unsinn herzustellen versuchte?⁶¹

Eine wirklich sensationelle Nachricht – oder besser »Ente« – wurde 1954 den »Flieger«-Lesern präsentiert. Angeblich war es drei russischen Ingenieuren gelungen, im nördlichen

54 Ebd.

55 Die aktuelle Seite, in: Der Flieger, 27. Jg. 1953, H. 6, S. 140.

56 Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, 28. Jg. 1954, H. 3, S. 50f.

57 Ebd.

58 Ebd.

59 Ebd.

60 Diese Angabe entspricht nicht den Tatsachen; Keyhoe war nie Major der US Air Force gewesen (siehe oben).

61 Werbeanzeige für Donald E. Keyhoses »Der Weltraum rückt uns näher«, in: Der Flieger, 1954, H. 7, S. 168.

Eismeer aus dem Sperrgebiet »Centurio IX« an Bord eines schwedischen Frachters zu flüchten. In dem Gebiet würden die »unheimlichsten Flugkörper« gebaut. Täglich starteten vor Mitternacht 12 bis 20 Scheibenkörper in die Stratosphäre und kehrten nach zwei bis zehn Stunden zurück. Angetrieben wurden sie durch Kreisdüsen und einen neuartigen Treibstoff. Einer der geflohenen Ingenieure behauptete, dass die Sowjetunion mit diesen Maschinen in den nächsten zehn Jahren die Welt erobern wolle. Die Maschinen besäßen zum Teil gigantische Ausmaße und entwickelten fast unbegrenzte Geschwindigkeiten, der Durchschnitt liege bei 7.000 Stundenkilometern. Der menschliche Organismus leide weder unter der Beschleunigung noch unter Start und Fall-Landung, da sich alle Insassen in einer riesenhaften Zentralkuppel befänden, wo alle Einwirkungen der Fliehkraft ausgeschaltet seien.⁶² Der Cow-7-Flugplatz, wo der Bericht-erstatte jahrelang gearbeitet haben wollte, beherberge unterirdisch »Hunderte der Feuerscheiben«.⁶³ Dieses Science Fiction-Märchen schwächte die »Flieger«-Redaktion immerhin durch den Verweis ab, dass die Sowjets weder 1947 noch in der Gegenwart einen derart technologischen Vorsprung vor den USA besäßen und besäßen, der den Bau derartiger Maschinen erlaube.⁶⁴

Ebenfalls 1954 fand der 5. astronautische Kongress in Innsbruck statt, auf dem auch das UFO-Phänomen angeschnitten wurde. Oberth hielt nur eine außerirdische Herkunft für möglich, da die beschriebenen Flugleistungen unmöglich mit der bekannten irdischen Technik erzielt werden können. Prof. Eugen Sänger⁶⁵ lehnte ebenfalls eine irdische Herkunft ab: Kein Land der Welt sei imstande, in wenigen Jahren Fortschritte zu erzielen, zu denen mindestens ein halbes Jahrhundert erforderlich wäre. Die außerirdische Herkunft sei möglich, aber nicht bewiesen.⁶⁶

Anfang 1955 erschien unter dem Titel »Alles schon dagewesen!« eine Kurznotiz über das Patent eines Senkrechtstarters von Dipl.-Ing. Otto Muck aus Uffingen. Das Patent stammt vom 10. September 1938 und war am 24. November 1942 veröffentlicht worden. Die im »Flieger« abgebildete Skizze zeigt ein völlig konventionelles Propellerflugzeug, das auf dem Heck steht (Abb. 33).⁶⁷ Es besaß keine Scheibenform und hätte lediglich die Flugleistungen konventioneller Flugzeuge erbringen können.

62 Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: ebd., 1954, H. 8, S. 170.

63 Ebd.

64 Ebd.

65 Eugen Sänger (1905–1964), Raketenforscher und Raumflugtechniker, hatte grundlegende Forschungen zur Raketenflugtechnik und Raumfahrt betrieben. Er war 1950–1952 erster Präsident der Internationalen Astronautischen Föderation, ab 1956 Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Raketen-technik und Raumfahrt. Sänger plante während des Krieges einen »Amerika-Bomber«, den er als »Silbervogel« bezeichnete und war später an der Entwicklung von Raumtransportern beteiligt, die zum Space Shuttle führten. 1963 besetzte er an der TU Berlin den ersten deutschen Lehrstuhl für Raumfahrttechnik; vgl. Linus Hauser: Kritik der neomythischen Vernunft, Band 3: Die Fiktionen der science auf dem Wege in das 21. Jahrhundert, Paderborn 2016, S. 324f.

66 Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, Jg. 1954, H. 9, S. 196.

67 Alles schon dagewesen! In: Der Flieger, 29. Jg. 1955, H. 4, S. 92.

Alles schon dagewesen!

„Die Zeit der großen Erfindungen in der Fliegerei ist vorüber. Die nächsten Jahre werden uns eine allmähliche Weiterentwicklung und Vervollkommen des Vorhandenen bringen.“ Dieser Ausspruch eines großen Konstrukteurs darf angezweifelt werden, wenn man die vielen Projekte vernimmt, die sich so gar nicht in die „allmähliche Entwicklung“ und damit in die Schematisierung des Flugzeuges einreihen lassen. Da war es der Rückstoßantrieb, der u. E. schon mit einer allmählichen Entwicklung nichts mehr zu tun hat,

b29₀₁ Pat. 728 256 v. 10. 9. 38, veröff. 24. 11. 42. Dipl.-Ing. Otto Muck, Uffing. Flugzeug mit auch senkrechtes Starten und Landen ermöglichendem Schraubenvortrieb. Patentansprüche

1. Flugzeug mit auch senkrechtes Starten und Landen ermöglichendem Schraubenvortrieb und einer am Rumpfeck vorgesehenen Standvorrichtung, dadurch gekennzeichnet, daß der Rumpf teleskopartig



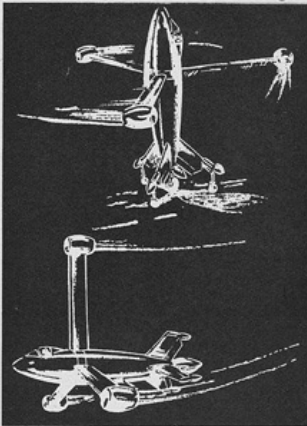
in sich verschiebbar gemacht und mit an sich bekannten Öl-, Luft oder Federdämpfungen zur Aufnahme des Landungsstoßes versehen ist.

2. Flugzeug nach Anspruch 1 mit Schwanzelement, dadurch gekennzeichnet, daß das Steuerwerk für das Leitwerk aus zwei verdrehbaren, in sich gemeinsam mit dem Rumpfe teleskopartig verschiebbaren, gegebenenfalls zur Abfederung des Rumpfes mit heranziehenden Rohren erfolgt.

sondern der die Fliegerei um einen ganzen Sprung vorwärts getrieben hat. Und da gibt es dank dieses kraftüberschüssigen Antriebs in den letzten Jahren Fluggeräte, die in ihrer Form und der Art des Antriebs kaum mehr als Glied einer Entwicklung, einer normalen Evolution, bezeichnet werden können, die man vielmehr als Revolution im Flugzeugbau, als Abkehr vom alten Starrflieger bezeichnen darf.

Da gibt es das „Fliegende Bettgestell“ von Rolls-Royce. Wer es am Boden sieht, hält es für einen transportablen Versuchstand, aber keineswegs für ein Flugzeug. Und dennoch fliegt es sogar sehr gut und bestätigt den alten Fliegerspruch: „Wenn der Motor stark genug ist, kann man auch mit einem Scheunentor fliegen“.

So einfach ist es aber gar nicht, einen so starken Motor zu beherrschen, wenn man seine Leistung über die Luftschaube bringen will. Die gegenläufige Schraube ist allgemein bekannt und doch streitet der österreichische Konstrukteur Hermann Lindner aus Kundl noch um das Primat



Ein Projekt von Focke-Wulf für ein senkrecht startendes „Triebflüglflugzeug“. Rotordurchm. 11,4 m, Fluggewicht 5200 kg, Höchstgeschwind. 1000 km/st, Steigleistung 7600 m/min, Reichweite 650 km, in 11 000 m Höhe 1770 km.

dieser Erfindung, weil er 1944 im Auftrag des RLM für die Fw-190 die erste überhaupt verwendete Doppel-Luftschaube geschaffen hatte. Die Erweiterung seines Anspruchs auf die amerikanischen Vertikalstartjäger (VTO) ist natürlich sinnlos und sicher nur eine falsche Auslegung. Dafür läßt sich aber aus der Patentliteratur leicht nachweisen, daß schon Dipl.-Ing. Otto Muck im Jahre 1938 ein Flugzeug für Senkrecht-Start und -Landung erfunden und auch patentiert erhalten hat.

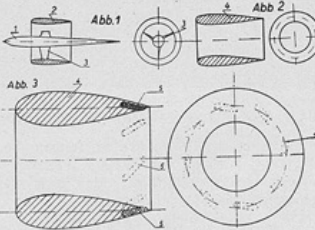
Ein anderes Projekt ist das Triebflüglflugzeug, das die Ingenieure Dr. Pabst und Multhopp bei Focke-Wulf entwickelt haben. Ihr Projekt sieht einen Flugzeugrumpf

b4₀₁ Pat. 726 969 v. 28. 7. 40, veröff. 23. 10. 42. Werner Herrmann in Peenemünde auf Usedom. Abwurfgleitkörper.

Die Erfindung betrifft insbesondere eine Abwurf-Waffe, die an Stelle normaler Bomben von Flugzeugen mitgeführt wird und bei entsprechender Entfernung vom feindlichen Ziel vom Flugzeug abgeworfen, einen Gleitflug unter vorher festgelegtem Längsneigungswinkel auf das Ziel ausführt.

Patentansprüche

1. Abwurfgleitkörper, gekennzeichnet durch ein um Flug rotierendes, rotationssymmetrisches Kreis-



ringtragwerk, dessen Auftriebsmittelpunkt etwa im Schwerpunkt der zu tragenden Last liegt.

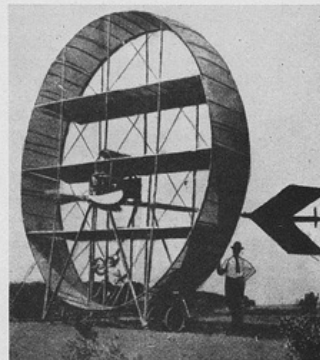
2. Abwurfgleitkörper nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch Luftschaubeförmige Streben (3) zur Aufrechterhaltung der Rotation im Gleitflug.

3. Abwurfgleitkörper nach Anspruch 1 und 2, gekennzeichnet durch Schubraketen (5), die in bekannter Art tangential und in Flugrichtung am Tragwerk wirken.

vor, bei dem der Flügel zugleich Luftschaube ist, oder die Luftschaube das ganze Flugzeug trägt. Diese Luftschaube wird nicht (wie bei den späteren amerikanischen VTO-Flugzeugen) von einem Motor angetrieben, sondern von Strahltriebwerken, die an den Enden des 3-flügeligen Propeller-Flügels befestigt sind. Auch das Ringflüglflugzeug von Graf Zborowski, das nach der WGL-Tagung als die Sensation des Jahrhunderts dargestellt wurde, ist nicht neu.

August Klein schlug schon 1910 ein solches Flugzeug vor, Stipa baute bei Caproni ein ausgesprochenes Ringflüglflugzeug (leider mit zu schwachem Motor!) und auch die deutsche Patentliteratur zeigt uns einen Vorschlag von Werner Herrmann.

Daraus ist aber auch zu erkennen, welche hohe Entwicklungsstufe die deutsche Flugtechnik bereits vor Jahren erreicht hatte. Nicht uninteressant ist dabei, und dies zeigt die große Leichtfertigkeit der dama-



Ein Ringflügl-Flugzeug von August Klein aus den ersten Tagen der Fliegerei.

ligen Stellen, daß das Patent des Ringflügl-Flugkörpers von Werner Herrmann, das schon damals für Horizontalflug mit Raketenantrieb patentiert war, mit Ortsangabe „Peenemünde“ veröffentlicht war. Es bedurfte also gar keines großen Nachrichtendienstes für die Alliierten im letzten Krieg, um zu erfahren, daß in Peenemünde an hochentwickelten Flugkörpern gearbeitet wird, da auch noch andere Patentanmeldungen mit der Ortsangabe Peenemünde veröffentlicht wurden.

Wir wollen mit dieser historischen Aufstellung das Verdienst des Grafen Zborowski keinesfalls schmälern. Sein Verdienst ist es, diese vielen Projekte einer praktischen Lösung zugeführt zu haben, wie das der kürzlich erfolgte Probe-Flug des ersten nach seinen Plänen bei Snesma gebauten Gerätes bewies.



Nach einer kurzen Flaute im UFO-Rummel bekam Beck Ende 1955 wieder Aufwind, als im Oktober der US-Minister für Luftstreitkräfte, Donald A. Quarles (1894–1959), verkündete, dass die Air Force »in Kürze« neue Flugzeuge in Scheibenform erproben werde.⁶⁸ Das Zitat von Quarles stammte aus dem Artikel »USAF Continues Avro Saucer Project«, das am 31. Oktober 1955 in AVIATION WEEK veröffentlicht worden war.⁶⁹ In diesem Artikel findet sich auch die beinahe ikonische Darstellung der amerikanischen Flugscheibe von 1955.

Der »Flieger«-Jahrgang 1956 ist durchgehend geprägt von Berichterstattung zum Aufbau einer bundesdeutschen Luftfahrtindustrie und zur soeben aufgestellten Luftwaffe der Bundeswehr, während weiterhin die Rubrik »Aus den Geheimfächern der deutschen Luftfahrtindustrie« gepflegt wurde.⁷⁰ Der Beitrag »Die ›Fliegende Matratze‹« ging noch einmal auf die UFO-Thematik ein. Der Flugapparat bestand aus einem mit Luft gefüllten Delta-Flügel mit darunter hängender Gondel, angetrieben durch einen Heckpropeller. Zu Recht wies der unbekannte Autor auf die Möglichkeit hin, dass diese Konstruktion »natürlich leicht für ein UFO gehalten« werden konnte. Offenbar war der Apparat von der Firma M. L. Aviation bereits gebaut worden.⁷¹ Das Projekt wurde aber vermutlich aufgrund der Fortschritte in der Hubschraubertechnik nicht weiter verfolgt.

Im September 1956 fand in München eine internationale Tagung mit rund 350 Raketenforschern und Konstrukteuren aus allen NATO-Staaten statt, die sich mit den deutschen Fernlenkwaffen (»V-Waffen«) beschäftigte. Organisiert war sie von der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt (WGL) im Auftrag der ARGAD (Advisory Group for Aeronautical Research and Development) der NATO. Die Vorträge sollten in Buchform erscheinen. Nach dem »Flieger« handelte es sich angeblich um die größte Versammlung deutscher Techniker dieses Fachgebietes seit 1945.⁷² Es wurde jedoch mit keinem Wort eine Flugscheibe erwähnt, obwohl Lusars Buch über deutsche Waffen und Geheimwaffen mit der Flugscheibendarstellung zu diesem Zeitpunkt vermutlich schon erschienen war.

Auch die seit 1949 erscheinende »Flugwelt. Monatszeitschrift für die Gesamtheit der internationalen Luftfahrt« war vor Zeitungsenten nicht gefeit. So wurde 1950 berichtet, dass in den Junkerswerken der »Ostzone« mit dem Bau von »Düsenjägern für die Volkspolizei« begonnen worden sei.⁷³ Die »Flugwelt« berichtete umfangreich sowohl über die deutsche Luftrüstung vor 1945 einschließlich Projekten wie dem Senkrechtstarter Heinkel He P-1077 »Julia« als auch über aktuelle Konzepte der wichtigsten internationalen Flugzeugproduzenten. Die Artikel behandelten auch Studien wie den Focke Wulf-Triebflügler,

68 Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, Jg. 1955, H. 14, S. 362.

69 USAF Continues Avro Saucer Project, in: AVIATION WEEK v. 31.10.1955, S. 14f.

70 O.V.: Aus den Geheimfächern der deutschen Luftfahrtindustrie, 31. Folge: He-177, in: Der Flieger, 30. Jg. 1956, H. 1, S. 14f.

71 O.V.: Die »fliegende Matratze«, in: Der Flieger, 30. Jg. 1956, H. 6, S. 145.

72 O.V.: Geschichte der deutschen V-Waffen, in: Der Flieger, 30. Jg. 1956, H. 10, S. 256.

73 Berichte über deutsche Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs wie die Ju 287, Ar 234, DFS 194, H. 3, S. 38f., in: Flugwelt. Monatszeitschrift für die Gesamtheit der internationalen Luftfahrt, 1. Jg. 1949, H. 3, S. 38f.

der aus einem Science-Fiction-Roman stammen könnte.⁷⁴ Die »A 10«-Rakete (»Amerika-Rakete«) wurde ebenfalls erwähnt.⁷⁵

Wie im »Flieger«, wenn auch in weitaus geringem Maße, schlug sich die UFO-Welle in der »Flugwelt« nieder. Kurz nach dem »Spiegel«-Artikel vom 30. März 1950 erschien im Mai von einem Dr. Eduard Walter Dicke der Beitrag »Fliegende Untertassen«, der von der Redaktion mit der Vorbemerkung eingeleitet wurde, dass dieses Thema auf Wunsch von Lesern aufgenommen worden sei. Dicke hielt rund 99% der Sichtungen für Täuschungen, hervorgerufen durch Kondensstreifenbildung oder Luftspiegelungen. Zu dem verbleibenden Prozent könne man »als Tatsache höchstens festhalten«, dass »die tellerähnlichen Flugkörper von erfahrenen Fliegern wirklich gesehen, verfolgt und auch in verschiedenen Grössen über Städten, besonders in den USA, wahrgenommen worden sind«.⁷⁶ Dicke wollte nicht klären, ob die Flugkörper aus den USA, der Sowjetunion oder dem Weltraum stammten, sondern die technischen Probleme betrachten, die beim Bau und Flug eines Diskus auftreten könnten:

Da nach dem heute offiziell bekannten Stand der Forschung die Anwendung atomarer Energie in der beobachteten Form noch nicht möglich sein dürfte, stehen wir hier tatsächlich vor einem Rätsel. Es liegt auf der Hand, dass angebliche deutsche und italienische Projekte dieser Art (die schon 1938 vorhanden gewesen sein sollen!) nicht zur Ausführung kommen konnten, weil weder Treib- noch Werkstoff den geforderten Bedingungen entsprachen. Der Lösung des »Fliegenden Tellers« müsste die Lösung des Raketenflugs vorangehen ... Im übrigen darf man aber das Prinzip des »Fliegenden Tellers« – vielleicht besser »Fliegender Diskus« genannt – als ein leistungsfähiges Flugprinzip ansehen, es vielleicht sogar als ein brauchbares Modell für ein späteres Weltraumfahrzeug in Rechnung stellen.⁷⁷

Wie Dicke zu der äußerst positiven Beurteilung der Diskusflugkörperform kam, ist unklar. Auch in der »Flugwelt« wurde, insbesondere vor dem Hintergrund des Koreakriegs, darüber spekuliert, inwieweit deutsche Flugzeugtechnologie in der Sowjetunion ausgewertet wurde. Offenbar wurde davon ausgegangen, dass Weiterentwicklungen deutscher Muster existierten.⁷⁸ 1951 erschien dazu die Artikelserie »Das deutsche Element in der sowjetischen Flugzeugindustrie«.⁷⁹

1952 erschien ein Artikel zu dem zwar spektakulären, aber nicht realisierten Projekt Focke-Achgelis »FA-269« von Professor Henrich Focke (1890–1979): »Ein deutscher

74 O.V.: Deutsche Raketen, Raketenflugzeuge/Staustrahl-Triebwerke und Flugzeuge, in: Flugwelt, 2. Jg. 1950, H. 1, S. 4–8. Halem, Heinz von: Entstehung der Focke-Wulf Triebflügelflugzeuge mit Lorin-Düsenantrieb, in: ebd., Nr. 3, S. 50f. Heinkel He P-1077 »Julia«, in: ebd., H. 4, S. 76.

75 O.V.: Tatsachen um deutsche Geheimwaffen Forschungsanstalt Peenemünde, in: Flugwelt, 2. Jg. 1950, H. 4, S. 94f.

76 Dicke, Dr. Eduard Walter: Fliegende Untertassen, in: Flugwelt, 2. Jg. 1950, H. 5, S. 117f.

77 Ebd.

78 O.V.: Was kann die sowjetische Flugzeugindustrie leisten? In: ebd., 2. Jg. 1950, H. 12, S. 316f.

79 O.V.: Das deutsche Element in der sowjetischen Flugzeugindustrie, in: Flugwelt, 3. Jg. 1951, H. 5, S. 132f. Desgl. H. 6, S. 165.

Hubschrauber mit 600 km/h Geschwindigkeit aus dem Jahre 1941«. Focke war ein Pionier des Hubschrauberbaus. Angeblich 1941 fertig durchkonstruiert, sollte es die Vorteile des »Drachenflugzeugs« mit dem eines Hubschraubers verbinden.⁸⁰ Tatsächlich hatte Focke im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums in Delmenhorst »mit hoher Geheimhaltungsstufe« an einem so genannten Verwandlungsflugzeug bzw. Wandlerflugzeug gearbeitet. Dabei handelte sich um ein konventionelles Tragflächenflugzeug mit schwenkbaren Propellern in den Tragflächen, also einer Kombination aus Starrflügler und Hubschrauber, das senkrecht starten und landen sollte. Ausgelegt als zweimotoriger Mitteldecker mit einer Höchstgeschwindigkeit von 600 Stundenkilometern besaß der Entwurf ein hochbeiniges Einziehfahrwerk, um unter den Tragflächen Raum für die Propeller zu haben. 1943 waren die Konstruktionsplanungen weitgehend abgeschlossen, jedoch gab es Probleme mit dem schwenkbaren Antrieb. Über die Steuerung ist nichts bekannt, hergestellt wurde lediglich eine Holzattrappe. Aufgrund der Kriegslage wurde das Projekt eingestellt, da die Flugzeugprogramme auf die Reichsverteidigung ausgerichtet waren.⁸¹ Die »FA-269« ist insofern interessant, als dass insbesondere Andreas Epp (siehe unten) und seine Apologeten immer wieder auf eine Konferenz 1941 im Reichsluftfahrtministerium verwiesen, auf der die Entwicklung einer Flugscheibe beschlossen worden sein soll. Möglicherweise waren Gerüchte um das Wandlerflugzeug Grundlage späterer Phantasien über ein revolutionäres deutsches Flugzeugprojekt. Doch war die »FA-269« weder ein Hubschrauber, eine Flugscheibe oder Scheibenflugzeug, sondern ein konventionelles zweimotoriges Propellerflugzeug mit Motoren in verstellbaren Flügeln, die ähnlich dem späteren »Harrier«, der »Do 31« oder der »VAK 191 B« den Senkrechtstart ermöglichen sollten.

1952 setzte sich ein Autor mit dem Kürzel »Ew« in »Die Wahrheit über die Fliegenden Untertassen« mit dem UFO-Phänomen auseinander und zog Vergleiche zu Berichten über Seeschlangen und dem Ungeheuer von Loch Ness. Eine irdische Herkunft wurde aufgrund der beobachteten Flugeigenschaften ausgeschlossen, da keine Energiequellen oder Materialien bekannt seien, die derartige Leistungen ermöglichten. Eine außerirdische Herkunft schloss er ebenfalls aus, da kein anderer Planet unseres Sonnensystems Leben auf Sauerstoffbasis erzeugen könne. Als Erklärung blieben nur

Thermikblasen oder Inversionsschichten, an deren Unterfläche sich Wolken durch Abkühlung bilden, die auch eine Geräuschabschirmung erzeugen, ja, die in Wüstengebieten die Erscheinung der Fata morgana verursachen. Sie erzeugen keine Bilder, sondern spiegeln durch Reflexion Lichterscheinungen auf der Erde wider.⁸²

80 O.V.: Ein deutscher Hubschrauber mit 600 km/h Geschwindigkeit aus dem Jahre 1941, in: Flugwelt, IV. Jg. 1952, H. 1, S. 9.

81 Gersdroff, Kyrill von/Knobling, Kurt: Hubschrauber und Tragschrauber. Entwicklungsgeschichte der deutschen Drehflügler von den Anfängen bis zu den internationalen Gemeinschaftsentwicklungen, 3. Aufl. Bonn 1999, S. 47f.

82 Ew: Die Wahrheit über die Fliegenden Untertassen, in: Flugwelt, IV. Jg. 1952, H. 9, S. 277.

Dieses Phänomen sei bereits im Zweiten Weltkrieg Radarbeobachtern bekannt gewesen. Letztlich seien es Spiegelungen, doch lasse er sich gerne vom persönlichen Erscheinen des ersten Marsmenschen bekehren.

1953 beschäftigte sich ein Autor »Volursus« erneut mit sowjetischen Entwicklungen auf deutscher Grundlage: »Die Geheimwaffen der Sowjetunion«. Der Autor nannte zwar Raketen und Fernlenkbomben auf der Grundlage der V1 und V2, erwähnte jedoch keine Flugscheiben.⁸³ Auch fehlte jede weitere Berichterstattung über UFOs oder das kanadische AVRO-Projekt. In der Kurznotiz »Kanadas Flugzeugindustrie« wurde lediglich über einen konventionellen Düsenjäger berichtet.⁸⁴ Ohne weiteren Kommentar erschien 1954 der Artikel »USAF-Chef glaubt an Fliegende Untertassen«. Danach hatte General Nathan F. Twining (1897–1982), Chef der US Air Force, am 14. Mai 1954 in Amarillo/Texas erklärt, dass 10% aller UFO-Sichtungen nicht erklärbar seien. Wenn sie vom Mars kommen sollten, brauche man sich allerdings keine Sorgen machen, ergänzte er lapidar ohne weitere Erläuterungen. Danach ging »Volursus« auf das soeben auf Deutsch erschienene Buch von Keyhoe ein, »Der Weltraum rückt uns näher«, den er – im scharfen Gegensatz zu Heinkels Urteil – als »Experte« für Fliegende Untertassen bezeichnete.⁸⁵ 1957 erschien von einem unbekannten Autor »VTOL-Projekte – Flugzeuge von morgen«, in dem verschiedene Formen von Antriebsarten für Senkrechtstarter vorgestellt wurden – keine wies eine Scheibenform auf. Grundsätzlich unterschätzte der Autor offenbar die zukünftigen Möglichkeiten des Hubschraubers, dessen Konstruktion für zu aufwendig gehalten wurde.⁸⁶

Im Kontext der Flugscheibenlegende ist der Artikel von Dipl.-Ing. Oscar Scholze »Fernraketen, Lenkwaffen, Satelliten, Raketen-Gleitflugzeuge und deren heutiger Stand unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Anteiles« von Interesse. Neben der »A4«- bzw. der »A9«/»A10«-Rakete, der so genannten Amerika-Rakete, ging der Autor insbesondere auf einen von Eugen Sänger projektierten Raketenfernbomber ein. Diese Kombination von ballistischer Rakete und Gleitflugzeug sollte bei einer Nutzlast von bis zu 50 Tonnen eine Reichweite von bis zu 20.000 Kilometer bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20.000 Stundenkilometern entwickeln. Sowohl dieses Projekt als auch der Raketen-Ferntransporter von Dornberger ähneln jedoch seinerzeit modernen Strahlflugzeugen, aber nicht Flugscheiben. Aus dem Unterkapitel »Was geschah in Russland mit den deutschen Unterlagen?« geht hervor, dass der Artikel auch dazu dienen sollte, die 1945 eliminierte Raketenforschung in Deutschland wiederzubeleben. Einen Verzicht auf großzügige Forschung und Entwicklung könne man sich langfristig nicht erlauben, sonst würde das Land in fünf bis zehn Jahren selbst im europäischen Vergleich nicht mehr zu den führenden Nationen in Wissenschaft und Technik gehören:

83 Volursus: Geheimwaffen der Sowjetunion, in: Flugwelt, V. Jg. 1953, H. 11, S. 349–353.

84 O.V.: Kanadas Flugzeugindustrie, in: Flugwelt, V. Jg. 1953, H. 4, S. 99.

85 O.V.: USAF-Chef glaubt an Fliegende Untertassen, in: Flugwelt, VI. Jg. 1954, H. 7, S. 212.

86 O.V.: VTOL-Projekte – Flugzeuge von morgen, in: Flugwelt, IX. Jg. 1957, H. 4, S. 260.

Im Gegensatz zum Rest der Welt verzichtet Deutschland auf eine großzügige Forschung und Entwicklung sowie Erziehung, obwohl genügend Spezialisten im Land sind, ja sogar ganze Teams auf geeignete Aufgabenstellungen warten.⁸⁷

Die Hoffnungen der deutschen Luft- und Raumfahrtingenieure der 1950er Jahre auf eine eigene Raumfahrtindustrie sollten sich nicht erfüllen. Ironischerweise sollte ausgerechnet 1956, im Gründungsjahr der neuen Luftwaffe, auf die diese Hoffnungen sich auch richteten, eine spektakuläre Entwicklung der Flugscheibenlegende stattfinden: Aus Phantasien wurden Fakten.

3.4 Die Flugscheibenlegende wird offiziell: Lusars »Geheimwaffen« und das militärtechnische Taschenbuch der Bundeswehr

1956 erschien im Münchner J. F. Lehmanns Verlag, seit dem Kaiserreich auf die Publikation von militärischer Fachliteratur spezialisiert, Rudolf Lusars »Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung«. 1971 erlebte das Werk seine 6. Auflage, 1991 erfolgte ein Reprint der 2. Auflage. 1959 erschien unter dem abgewandelten Titel »German secret weapons of the Second World War« in New York und London eine englische Übersetzung, 1960 in London eine Zweitausgabe.⁸⁸ Lusars Darstellung wurde später selbst von renommierten Luftfahrtjournalisten wie David Masters übernommen (Abb. 34).⁸⁹

Lusar, nach eigenen Angaben Major der Reserve a. D.,⁹⁰ behandelte nahezu alle deutschen Waffensysteme vom Sturmgewehr 44 bis zur »V 2« (»A 4«)-Rakete und einer

87 Scholze, Dipl.-Ing. Oscar: Fernraketen, Lenkwaffen, Satelliten, Raketen-Gleitflugzeuge und deren heutiger Stand unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Anteiles, in: Flugwelt, X. Jg. 1958, H. 2, S. 83–88, hier S. 87.

88 Lusar, Rudolf: Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung, 6. Aufl. München 1971, Reprint der 2. Aufl. Engen 1991. Englische Übersetzung als »German secret weapons of the Second World War«, New York 1959, London 1959, 2. Aufl. London 1960.

89 Masters, David: German Jet Genesis, London 1982.

90 Rudolf Lusar, geb. 24. Dezember 1896 Kauthen/Kreis Ratibor, preußische Provinz Schlesien, verst. 20. Januar 1971 München. Nach Auskunft der Deutschen Dienststelle sind dort keine Unterlagen über Lusar vorhanden, nach Auskunft der Deutschen Nationalbibliothek liegen dort keine weiteren Erkenntnisse vor, die über seine Publikationen hinausgehen. Laut seiner unvollständigen Personalakte im Bundesarchiv-Militärarchiv BAMA war Lusar von 1914–1918 Militärangehöriger; Einzelheiten über diese Dienstzeit sind nicht bekannt. Er war offenbar 1937 Ingenieur und Betriebsleiter bei BMW in München und wurde nach Wehrübungen am 1. Oktober 1938 zum Leutnant der Reserve befördert. Zu Kriegsbeginn 1939 unabkömmlich gestellt, diente er von Herbst 1940 bis März 1944 nachweislich in Flakeinheiten. Am 1. Oktober 1941 wurde er zum Hauptmann d. R. befördert. Nach einem Vorschlag zur Beförderung zum Major d. R. v. 20. März 1944 galt er als technisch begabt und energisch, jedoch unstrukturiert. Er war NSDAP-Mitglied und vertrat offensiv die nationalsozialistische Weltanschauung; Vorschlag zur Beförderung eines Offiziers (d. B.) zum nächsthöheren Dienstgrad (Weltkriegsteilnehmer); Feldluftgaukommando Westfrankreich, 13. Flakdivision, Kommandeur der

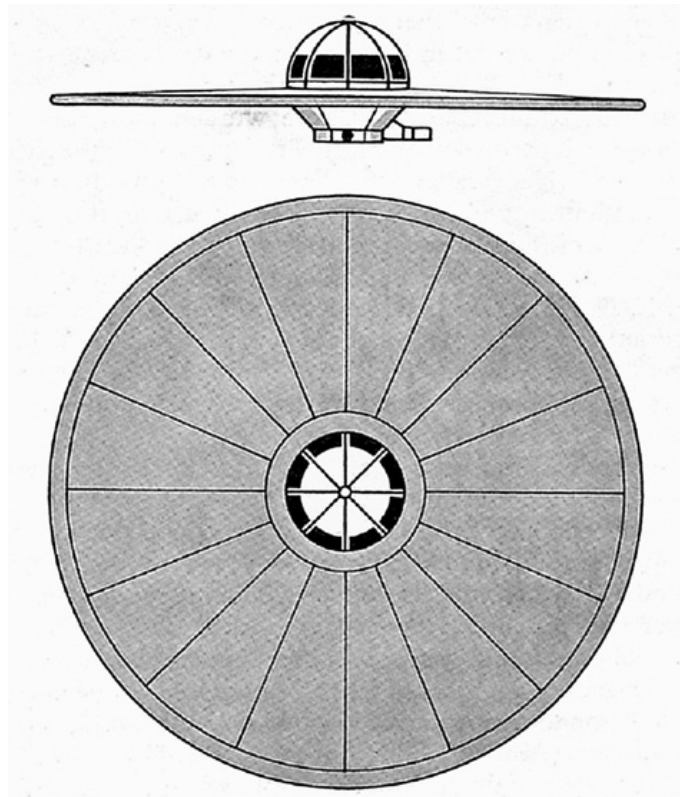


Abb 34
 Fliegende Scheibe, in: Rudolf Lusar:
 Die deutschen Waffen und
 Geheimwaffen des 2. Weltkrieges
 und ihre Weiterentwicklung, 6. Aufl.
 München 1971, S. 241.

projektierten Atombombe. Ein eigenes Unterkapitel nehmen »Sondergeräte« ein. Hier werden wörtlich »Fliegende Untertassen« genannt, im Stichwortverzeichnis hingegen »Fliegende Scheiben«.⁹¹ Noch im Vorwort zur sechsten Auflage 1971 findet sich der Hinweis:

Die »Fliegenden Scheiben« haben den Amerikaner Paul Moller⁹² veranlasst, zwei praktisch brauchbare Fliegende Scheiben zu bauen und die Herstellung weiterer größerer Modelle zu planen.⁹³

Flakinstandsetzung 103/XII; BAMA PERS 6/187325. Da die Beförderung befürwortet wurde kann davon ausgegangen werden, dass Lusar tatsächlich wie von ihm selbst behauptet Major d. R. war. Laut Münchner Stadtadreßbuch von 1953 war er als Betriebsingenieur in der Lampadiusstrasse 20 gemeldet. Laut Stadtarchiv München verstarb er am 20. Januar 1971 in München; Email v. 30.12.2020.

91 Lusar, Die deutschen Waffen, S. 241f., 436, 423.

92 Paul Moller (Jg. 1936), ein in Kalifornien lebender kanadischer Luftfahrtingenieur, konstruiert seit ca. 1963 diverse Flugscheiben mit Luftkissenantrieb bzw. einen »Skycar«, von denen jedoch bis in die Gegenwart kein Nachweis der Flugtauglichkeit erbracht wurde; Chabria, Anita: After 50 years, is Paul Moller's quest to create the world's first flying car about to come true? <www.sactownmag.com/June-July-2013/Meet-George-Jetson/>, Zugriff: 14.04.2020.

93 Lusar, Die deutschen Waffen, S. 11.

Nach Lusar stand die Öffentlichkeit seit 1947 und dem Auftreten der Fliegenden Untertassen vor einem »technischen Wunder«. Sie konnten weder gerammt noch abgeschossen werden:

Nur langsam sickert die Tatsache durch, die Wahrheit, daß deutsche Forscher und Wissenschaftler bereits während des Krieges die ersten Schritte zu diesen »Fliegenden Untertassen« getan und solche an das Wunderbare grenzenden Fluggeräte auch gebaut und erprobt haben ... Schriever und Habermohl, die in Prag gearbeitet haben, starteten am 14. Februar 1945 mit der ersten »Fliegenden Scheibe«, erreichten in drei Minuten eine Höhe von 12 400 m und im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von 2000 km in der Stunde.⁹⁴

Lusars Werk wurde grundsätzlich positiv rezensiert und beanspruchte auch aufgrund des Publikationsortes und der beruflichen Expertise des Verfasser Glaubwürdigkeit:

Dieses Werk ist der Versuch – soweit bekannt –, auch der erste überhaupt, einen großen und zusammenfassenden Überblick über die deutschen Erfindungen und Entwicklungen auf dem Gebiete der Waffentechnik Deutschlands während des zweiten Weltkrieges zu geben. Als erfahrener Techniker und im letzten Teil des Krieges Kommandeur technischer Truppen einer Division, stand der Autor bereits während des Krieges mit den geheimnisumwobenen Problemen der neuen Waffen in Verbindung und hat nach dem Krieg jede Gelegenheit wahrgenommen, sich über dieses Gebiet sowohl durch deutsche als auch ausländische Fachleute zu informieren.⁹⁵

Erstaunlicherweise ging der Rezensent jedoch mit keinem Wort auf die Flugscheibendarstellung ein, ebenso wenig wie ein Rezensent »He« 1957 in der »Flugwelt« zur überarbeiteten zweiten Auflage. Die erste Auflage sei bereits nach drei Monaten vergriffen gewesen. Trotz einiger Fehler der ersten Auflage, die noch nicht »ausgemerzt« worden seien, sei das Werk »im allgemeinen eine ausgezeichnete Unterrichtung über dieses hochinteressante Thema«.⁹⁶ Die zweite Auflage wurde 1957 auch von Admiral a. D. Erich Förste (1892–1963) in der bedeutendsten deutschen Marinefachzeitschrift, der »Marine-Rundschau« rezensiert. Förste war allerdings zurückhaltender: Fehler und Unvollständigkeiten der ersten Ausgabe seien aufgrund von beratenden Hinweisen von Fachleuten beseitigt worden. Auf die Flugscheibendarstellung ging auch Förste mit keinem Wort ein.⁹⁷

Lusars Recherchen stützten sich auf veröffentlichte Quellen. Diesbezügliche Militärunterlagen waren 1956 noch von den Alliierten beschlagnahmt. Sie wurden erst ab Ende

94 Ebd., S. 241f.

95 O.V.: Rezension zu Lusar, Die deutschen Waffen und Geheimwaffen, in: Der Flieger, 30. Jg. 1956, H. 22, S. 548.

96 He, Rezension zu Lusar, Geheimwaffen, in: Flugwelt, IX. Jg. 1957, H. 12, S. 948.

97 Förste, E[rich].: Rezension zu Lusar, Wunderwaffen, in: Marine-Rundschau. Zeitschrift für das Seewesen, 54. Jg. 1957, H. 6, S. 267.

der 1950er Jahre retourniert und archiviert.⁹⁸ Laut Literaturverzeichnis – das Werk hat keinen Anmerkungsapparat – stützte sich Luser auf Sekundärliteratur und Fachzeitschriften wie »Der Flieger«, die »Flugwelt«, die »Flugrevue« oder eben die »Marine-Rundschau«.⁹⁹ Seine Flugscheibendarstellung folgte eng den publizierten Presseartikeln mit den bekannten Kernaussagen:

1. Deutsche Forscher und Wissenschaftler wie Schriever, Habermohl und Miethe sowie der Italiener Bellonzo [richtig Belluzzo] haben diese Geräte gebaut und erprobt.
2. Das Breslauer Werk von Miethe fiel in sowjetische Hände, Material und Personal wurde nach Sibirien verbracht, wo daran »erfolgreich« weitergearbeitet werde.
3. Miethe befindet sich in den USA und entwickelt für AVRO Kanada Fliegende Untertassen für die USA und Kanada.
4. Habermohl befindet sich vermutlich in der Sowjetunion, da von ihm jede Nachricht fehlt.¹⁰⁰

Diese Thesen verblüffen angesichts der übrigen Darstellung. Luser muss bekannt gewesen sein, dass die Fachzeitschriften jeden Zusammenhang zwischen dem UFO-Phänomen und deutscher Luftfahrtforschung allein schon aus aerodynamisch-physikalischen Gründen ausschlossen. Noch mehr verwundert diese Aussage im Vorwort der letzten Auflage vom Sommer 1970 – 25 Jahre nach Kriegsende und angesichts der Tatsache, dass bis dato weder Amerikaner noch Sowjets nachweislich eine Flugscheibe zum Fliegen gebracht hatten.

Lusers Werk sollte weit reichende Folgen haben. Eine auch von der Fachpresse seriös beurteilte Darstellung, die noch dazu auch in zwei englischsprachigen Ausgaben erschien, musste zwangsläufig Aufsehen erregen. Es sollte nur ein Jahr dauern, bis die deutschen Flugscheiben amtlich bestätigt wurden und so quasi zum historischen Faktum wurden. Unter direktem Bezug auf Luser erschien im Dezemberheft 1957 in der »ZB. Illustrierte für Menschen im Atomzeitalter«; einem Organ des Bundesamts für Zivilschutz, der Artikel: »Das gab's! Die fliegende Untertasse der deutschen Luftwaffe. Dokumentarbericht über Geheimwaffen des II. Weltkrieges« (Abb. 35, 36, 37). Die Zeitschrift erscheint bis in die Gegenwart unter wechselnden Titeln, aktuell (2020) als »Bevölkerungsschutz« des jetzigen Bundesamts für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe.¹⁰¹

98 Vgl. Henke, Josef: Das Schicksal deutscher zeitgeschichtlicher Quellen in Kriegs- und Nachkriegszeit. Beschlagnahme – Rückführung – Verbleib, in: Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte, 30. Jg. 1982, H. 4, S. 557–620, Onlineversion: <www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1982_4_1_henke.pdf>, Zugriff: 14.04.2020.

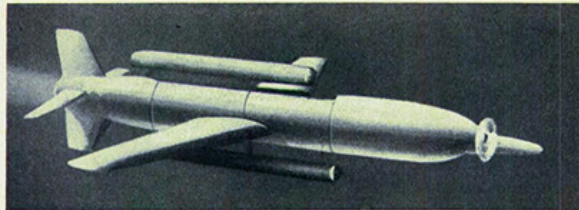
99 Luser, Die deutschen Waffen, S. 433.

100 Ebd., S. 241.

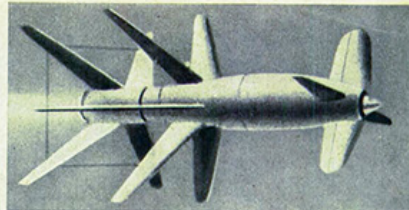
101 O.V.: Das gab's! Die fliegende Untertasse der deutschen Luftwaffe. Dokumentarbericht über Geheimwaffen des II. Weltkrieges, in: ZB. Illustrierte für Menschen im Atomzeitalter, Nr. 25, 1957, 1. Dezemberheft, S. 1–3. Onlineversion www.download.gsb.bund.de/BBK/Magazin-Bevoelkerungsschutz195725.pdf, Zugriff: 14.04.2020.



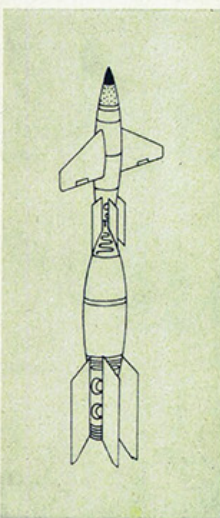
Abb. 35, 36, 37 »Das gab's! Die fliegende Untertasse der deutschen Luftwaffe«, Titelstory der »ZB. Illustrierte für Menschen im Atomzeitalter« im Dezember 1957.



Die Flugabwehrakete „Schmetterling“ kam im Januar 1945 in die Herstellung. Die angestrebte Lieferungshöhe von 3000 Stück pro Monat konnte infolge Materialmangels nicht erreicht werden. Die 3,75 m lange Rakete mit einer 40-kg-Sprengladung erreichte eine Geschwindigkeit von 1050 km/h und eine Höhe von 15 000 m. Im Anfang der Flugbahn wurde der „Schmetterling“ vom Boden aus gesteuert und flog dann, gelenkt durch Mikrophone, die die vom Ziel ausgehenden Geräusche verwerteten, automatisch ins Ziel.



Die zweistufige „Rheintochter“, eine ferngelenkte Flüssigkeitsrakete, insgesamt 5,7 m lang, Geschwindigkeit 1450 km/h, Gipfelhöhe 18 000 m. Seit dem Beginn der dreißiger Jahre war die Entwicklung von Flakraketen, auch nach Beginn des Krieges, immer wieder zurückgestellt worden, bis es dann 1944 zu spät war.



Die Amerika-Rakete sollte aus einer ersten Stufe (A 10) von 29 m Länge und einer vorn aufgestellten zweiten (A 9 = geflügelte V 2) bestehen (Länge 14 m). In 180 km Höhe sollte sich die A 10 bei 4320 km/h lösen, die A 9 mit 7850 km/h weiter steigen und Amerika erreichen.



So gewiß Geheimhaltung für jede Rüstung selbstverständlich ist, der Laie staunt, wenn er erfährt, wieviel Waffen des II. Weltkrieges ihm verborgen blieben, und es wird klar, daß die Waffen, die heute vorgeführt werden, nur einen geringen Teil des Arsenalis von morgen darstellen, das die Militärmächte anlegen.

Warum schweigt Amerika?

Seit zehn Jahren, seit dem Sommer 1947, wird die Menschheit von Nachrichten über mysteriöse Flugkörper heimgesucht.

Einer der ersten Augenzeugen, der Geschäftsmann Kenneth Arnold, verglich, was er am 24. Juni 1947 von seinem Privatflugzeug aus am Himmel dahinsausen sah, mit einer Untertasse. Der Begriff „fliegende Untertasse“ hat sich durchgesetzt, obgleich andere Augenzeugen von fliegenden Nabeldeckeln, fliegenden Zehncentstücken, fliegenden Tränentropfen und fliegenden Pasteten zu berichten wußten.

Gleichgültig, ob planetarisch oder interplanetarisch, von Russen oder Marsmenschen, ob piloten- oder ferngesteuert, die fliegende Untertasse wurde zum Kopfweh, und die amerikanische Öffentlichkeit forderte Aufklärung von zuständiger Stelle. Die US-Luftwaffe rief am 22. Januar 1948 das „Unternehmen Untertasse“ ins Leben, zog dreihundert Experten, Psychologen, Ärzte, Physiker, Astronomen und Meteorologen hinzu und untersuchte jeden Untertassen-Zwischenfall.

Unter den Beobachtern der seltsamen Flugkörper, die mal stillstanden, bald im Zickzack flogen, bald senkrecht, bald waagrecht davonsauerten, befanden sich ernstzunehmende Leute wie S. Whitehead, der Gouverneur von Idaho, Offiziere der Armee und erfahrene Piloten.

Alle Wahrnehmungen von fliegenden Untertassen wurden vom „Unternehmen Untertasse“ als Massenpsychose abgetan und jede einzelne als Täuschung gedeutet. Es habe sich um Saturn, Wetterleuchten, Meteore, Scheinwerferlicht, Wolkenpiegelungen, hochgewirbelte Papierfetzen, kleine Reklameflugschiffe, Wetterballons oder Flugzeuge gehandelt. Ein Mister Stevens, der eine Untertasse gesehen haben wollte, wurde als Entdecker des Kometen L. 1947 gefeiert.

Ein bekannter Kriegsflyer, Kapitän F. Mantell, war in der Luft angewiesen worden, ein gesichtetes Etwas zu

verfolgen. Er funkte: „Gehe näher heran, um gut sehen zu können. Es ist direkt vor und über mir und bewegt sich mit meiner halben Geschwindigkeit...“

Das Ding sieht metallisch aus und ungeheuer groß...

Es geht jetzt höher und hält meine Geschwindigkeit...

Ich steige jetzt auf zwanzigtausend Fuß, und wenn ich ihm dadurch nicht näher komme, will ich die Jagd abbrechen...

Das war das letzte, was man von dem Piloten hörte. Sein Körper wurde am gleichen Tag noch im Wrack seines Flugzeuges aufgefunden. Amtliche Erklärung: Der Pilot sei der Venus nachgejagt und infolge Sauerstoffmangel abgestürzt.

Nach zwei Jahren wurde das Unternehmen Untertasse offiziell eingestellt und bekanntgegeben: Es habe keine Untertasse nachgewiesen werden können. Amerikas Sicherheit sei nicht gefährdet!

Amerikas Öffentlichkeit blieb jedoch mißtrauisch. Sie hatte nicht vergessen, daß ihr das Atombombenprojekt drei Jahre lang verheimlicht worden und nur durch den Einsatz der Waffe zwangsläufig bekannt war. Wenn die modernen Techniker aus dem Speer die Rakete entwickelt hätten, warum sollten sie nicht nach dem Prinzip des Diskus und des Hubschraubers eine „fliegende Untertasse“ konstruieren?

Was war nun wirklich mit den Himmelserscheinungen? Phantasie? Optische Täuschung? Geheimwaffe der Amerikaner oder Russen? Raumschiff aus fernen Welten?

Das aufgelöste Unternehmen Untertasse wurde in Wahrheit in eine „Abteilung Luftphänomene“ umgewandelt. Ihr Auftrag lautete, sich von der Öffentlichkeit zurückzuziehen und die Untersuchungen auf Beobachtungen von Piloten, Wissenschaftlern und Ingenieuren zu beschränken.

Weit über 5000 „Zwischenfälle“ sind von der „Abteilung Luftphänomene“ bis jetzt untersucht worden. Davon blieben 20 Prozent „unerklärlich“.

Immer wieder tauchen Meldungen von mysteriösen Flugkörpern auf.

Schon lange ärgert sich der wahrheits-suchende Normalverbraucher, daß er nicht weiß, was er davon zu halten hat. Wird er an der Nase herumgeführt? Nun beginnt endlich einiges Licht auf das dunkle Geheimnis zu fallen.

In seinem Buch: „Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des II. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung“ (J. F. Lehmanns Verlag München), bringt Rudolf Lüsar folgende sachliche Mitteilung:

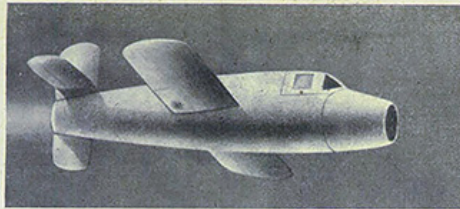
„Nur langsam sickert die Tatsache durch, die Wahrheit, daß deutsche Forscher und Wissenschaftler bereits während des Krieges die ersten Schritte zu diesen „fliegenden Untertassen“ getan und solche an das Wunderbare grenzenden Fluggeräte auch gebaut und erprobt haben. Nach bestätigten Angaben von Fachleuten und Mitarbeitern wurden die ersten Projekte, „fliegende Scheiben“ genannt, im Jahre 1941 begonnen. Die Pläne für diese Geräte stammten von den deutschen Experten Schriever, Habermohl, Miethe und dem Italiener Bellonzo. Habermohl und Schriever wählten einen breitröhrenden Ring, der sich um eine feststehende, kuppelförmige Führerkanzel drehte und der aus verstellbaren Flügelscheiben bestand, die in eine entsprechende Stellung gestellt werden konnten, je nachdem ob sie zum Start oder zum Horizontalflug benötigt wurden. Miethe entwickelte eine diskusähnliche Scheibe von 42 m Durchmesser, in die verstellbare Düsen eingesetzt waren. Schriever und Habermohl, die in Prag gearbeitet haben, starteten am 14. Februar 1945 mit der ersten „fliegenden Scheibe“, erreichten in drei Minuten eine Höhe von 12 400 m und im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von 2000 km in der Stunde (!). Man wollte auf Geschwindigkeiten von 4000 Stundenkilometer kommen.“

Umfangreiche Vorversuche und Forschungsarbeiten waren notwendig, bevor an die Fertigung herangegangen werden konnte. Wegen der hohen Geschwindigkeit und den außerordentlichen Wärmebeanspruchungen mußten besonders geeignete Materialien gefunden werden, die der Hitzeeinwirkung standhielten. Die Entwicklung, die Millionen gekostet hat, stand bei Kriegsende dicht vor ihrem Abschluß. Bei Kriegsende wurden zwar die vorhandenen Modelle zerstört. Jedoch ist das Werk in Breslau, wo Miethe gearbeitet hat, in die Hände der Sowjets gefallen, die alles Material und die Fachkräfte nach Sibirien gebracht haben, wo an diesen „fliegenden Untertassen“ erfolgreich weitergearbeitet wird. Schriever ist aus Prag noch rechtzeitig herausgekommen; Habermohl dagegen dürfte in der Sowjet-Union sein, da von ihm jede Nachricht fehlt. Der ehemals deutsche Konstrukteur Miethe befindet sich in den USA und entwickelt, soweit bekannt gewor-

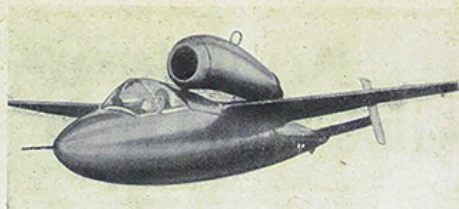


Der „Lange Gustav“ war mit seiner Rohrlänge von 41,1 m das am meisten bewunderte Geschütz des letzten Krieges. Es war auf einen Spezialgleisenbahwagen montiert. Die 21-cm-Kanone soll mit Sondergeschossen von zwei Zentnern 160 km weit gerichtet haben.

Das Eckgewehr wurde für den Häuserkampf entwickelt. Der Aufstecklauf hatte eine Krümmung von 32°, die Waffe wurde mit einem Periskopvisier gerichtet. Treffsicher bis auf 400 m. Patronen und Rohrverschleiß normal.



Die senkrecht startende „Natter“ erreichte mit Hilfe von 4 Startraketen in 10 Sekunden eine Höhe von 1000 m. Horizontalgeschwindigkeit in 15 000 m Höhe 1450 km/h durch Flüssigkeitsrakete. Erster unbemannter Start im Dezember 1944. 24 eingebaute Flugzeugraketen, die elektrisch abgefeuert wurden. 22 Nattern wurden erprobt, davon vier bemannte. Drei kamen nach den USA, ein Exemplar erbeuteten die Russen.



Die ersten brauchbaren Turbopumpen der Welt wurden von Prof. Heinkel entwickelt. Der He 178 folgte der „Volksjäger“ (unser Bild). Bauauftrag im September 1944. Erster Start Dezember 1944. Zur Zeitersparung wurde das Strahltriebwerk ähnlich wie bei der V 1 über dem Rumpf angebracht. Ungefähr 100 bis 140 „Volksjäger“ wurden pro Monat geliefert, nur wenige konnten infolge Treibstoffmangels eingesetzt werden.

den, bei der A. V. Roe Comp. solche „Fliegenden Untertassen“ für die USA und Kanada. Die amerikanische Luftwaffe hat seit Jahren den Befehl erhalten, nicht auf die „Fliegenden Untertassen“ zu schießen, was ein Zeichen dafür ist, daß es auch amerikanische „Fliegende Untertassen“ gibt, die nicht gefährdet werden dürfen. Die bisher beobachteten Geräte werden in den Größen von 16, 42, 45 und 75 m im Durchmesser angegeben und sie sollen eine Geschwindigkeit bis zu 7000 km in der Stunde (h) entwickeln. Über Korea wurden bereits im Jahre 1952 „Fliegende Untertassen“ einwandfrei erkannt und auch während der NATO-Manöver im Elsaß im Herbst 1954 wurden diese Geräte nach Pressenachrichten beobachtet und gemeldet. Die Tatsache, daß die „Fliegenden Untertassen“ existieren, ist nicht mehr zu bestreiten. Daß sie auch heute noch verneint wird, besonders in Amerika, da die USA selbst noch nicht soweit in der Entwicklung fortgeschritten sind, um der Sowjet-Union ein Gleiches entgegenstellen zu können, gibt zu denken. Ferner scheint man sich zu sträuben, anzuerkennen, daß diese neuartigen „Fliegenden Untertassen“ den normalen Flugzeugen — auch den turbogetriebenen neuzeitlichen Flugzeugen — bedeutend überlegen sind, sie an Flugleistung, Tragfähigkeit und Wendigkeit übertreffen und sie damit illusorisch machen.

Nach einer Meldung aus Washington Ende 1953 wird die amerikanische Luftwaffe in Kürze Flugmodelle erproben, die in ihrem Aussehen den Vorstellungen von „Fliegenden Untertassen“ völlig entsprechen werden. Der Staatssekretär für die Luftstreitkräfte,

Donald Quarles, teilte mit, daß diese Flugmodelle die Form einer Scheibe haben und senkrecht starten können. Sie werden keine kostspielige Startbahn benötigen.

Außer der fliegenden Untertasse, von der Lusa berichtet, hat es in Deutschland noch ein zweites ähnliches Projekt gegeben. Hierbei handelte es sich jedoch nicht um ein bemanntes Fluggerät, sondern um eine Flugzeugabwehrwaffe. Ihr Erfinder, der Österreicher H. Pfister, war während des Krieges Konstrukteur in der Wiener Niederlassung der Heinkelwerke und hatte 1943 die sich magnetisch selbststeuernden Flugzeugabwehrraketen AKAT I und AKAT II entwickelt. Diese Raketen trugen einen Sprengkopf, ihre Verbrennungsgase entwickelten Temperaturen von 2000 Grad.

Pfister berichtete jetzt in einer Fortsetzungsserie der Wochenzeitung „Der Soldat“, er habe sich damals überlegt, daß diese Verbrennungsgase allein genügt, ein Flugzeug zu zerstören, seine Aluminiumlegierungen wie ein Schneidbrenner zu zersägen. Pfister kam auf die Idee einer rotierenden Scheibe. Das Mittelteil sollte ruhen, die Scheibe rundum mit ihren Verbrennungsgasen rotieren und wie eine Kreissäge Flugzeuge zerschneiden.

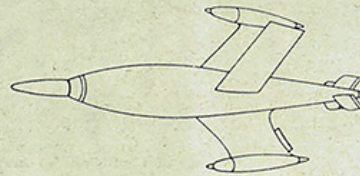
Seine Erfindung, die Pfister im einzelnen beschreibt, nannte er abkürzend „Rosch“ (Rotierende Scheibe). Sie wurde vom Reichsluftfahrtministerium abgelehnt. Pfister arbeitete zunächst auf eigene Faust weiter und fand erst Gehör, als Goebbels im November 1944 zum Bevollmächtigten für den totalen Kriegseinsatz ernannt wurde. Nun sollte die „Rosch“ so schnell wie möglich serienreif werden.

Anfang Februar 1945 war die Kon-

struktion so gut wie fertig. Scheibendurchmesser 7,1 m, Höhe 0,95 m, Geschwindigkeit 3000 km in der Stunde. Steiggeschwindigkeit 14 000 m in einer Minute, Steigfähigkeit bis 30 000 m. Das von den Ingenieuren Scheppssy und Gröbwohl entwickelte Selbststeuerungssystem war gleichfalls produktionsreif. Man begann mit der Montage eines Prototyps. Es war zu spät, die Alliierten rückten ein.

Wie der „Rosch“, so erging es zahlreichen Geheimwaffen, über die Lusa-

in seinem Buch berichtet. Die Entwicklungsarbeiten an vielen neuen Erfindungen wurden von 1941 an gehemmt oder gar untersagt, und erst als es zu spät war, wurde in letzter Minute versucht, Wunderwaffen aus dem Boden zu stampfen. Da sind das Eckgewehr, Turbopumpen, Flugabwehrraketen, Fernraketen und Walter-Unterseeboote. In der Entwicklung zahlreicher zukunftsweisender, vor allem ferngesteuerter Waffen waren die Deutschen den anderen Kriegsmächten weit voraus.



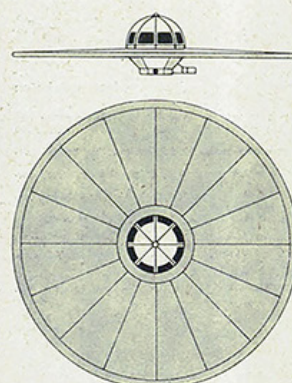
Mit Flugzeugraketen von Typ R 4 M führten Jäger (Me 262) im Frühjahr 1945 einen ersten Probeangriff durch. Aus einem Bomberverband wurden aus 1700 m Entfernung 15 Maschinen herausgeschossen. Unser Bild: eine Schülerrakete (X 4). Sie besaß einen akustischen Zielskopf, durch den sie ihr Ziel ansteuerte, auch wenn es um 30 Grad von der Abschußrichtung abwich. Die X 4 kam nicht mehr zum Einsatz.

Nachweis

Ein Abschnitt unseres Berichtes und die Abbildungen sind dem Buch von Rudolf Lusa entnommen: „Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des II. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung.“ J. F. Lehmanns Verlag, München, Leinen 16.— DM, broschiert 15.— DM.

Das gab's!

Die fliegende Untertasse der deutschen Luftwaffe und andere Geheimwaffen des zweiten Weltkrieges



Die erste „fliegende Scheibe“ startete am 14. Februar 1945, erreichte in drei Minuten eine Höhe von 12 400 m und im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von 2000 km in der Stunde (h). Nur langsam sichert die Wahrheit, die Tatsache durch, daß deutsche Erfinder die ersten Schritte zu diesen „Fliegenden Untertassen“ getan und solche an das Wunderhafte grenzten. Die Fluggeräte auch gebaut und erprobt haben. Sowohl den Russen als den Amerikanern ist die deutsche Erfindung bekannt geworden. Beide Mächte haben weitergearbeitet. Eines Tages werden die fliegenden Untertassen die bislang üblichen Flugzeuge verdrängen, denn sie sind ihnen an Fliegeleistung, Tragfähigkeit und Wendigkeit bedeutend überlegen.

Ein Jahr später, 1958, erschien unter der Ägide des Verteidigungsministeriums ein »Militärisches Taschenlexikon. Fachausdrücke der Bundeswehr« (Bonn 1958), das 1961 neu bearbeitet erschien. Darin wurde die Existenz deutscher Flugscheiben unter dem Eintrag »Fliegende Scheibe« praktisch amtlich bestätigt.¹⁰²

Arbeitsausdruck für einen kreisförmigen Flugkörper, der aus deutschen Entwicklungen bis 1944 flugfähig geworden war ... Kann unkonventionelle Flugbewegungen auf Quer- und Längsachse ausführen; soll 1944 bereits 2000 km/h und 12 000 m in wenigen Minuten erreicht haben. Ähnliche französische Konstruktionen wurden nach dem Kriege bekannt. Die deutschen Entwicklungen gingen wahrscheinlich vorwiegend in russische und amerikanische Hände über.¹⁰³

Bei den hier erwähnten französischen Konstruktionen handelte es sich um das Projekt Couzinet RC-360 »Aerodyne« von 1952, das jedoch nicht über den Modellstatus hinaus kam.¹⁰⁴

Mit Lusars Publikation von 1956 und dem militärtechnischen Taschenbuch von 1958/1961 hatten die Zeitungsenten der frühen 1950er Jahre eine phantastische Transformation erfahren: Aus einer Fiktion der Presse waren amtliche Fakten geworden. Mag man Lusa als unabhängigen Autor noch gewisse Freiheiten zugestehen, kann dies in keiner Weise für eine Publikation gelten, die offiziell für die Bundeswehr verfasst worden war. Es verwundert daher nicht, dass sich bis in die Gegenwart Autoren wie der amerikanische Verschwörungstheoretiker und Holocaust-Leugner Henry Stevens¹⁰⁵ auf diese Quellen und ihren mehr oder weniger amtlichen Charakter berufen und auch aktuell wiederum als Beweis angeführt werden, so aktuell (2021) in David H. Childress' »Haunebu. The Secret Files. The Greatest UFO Secret of All Time«.¹⁰⁶

Nach 1958 ebte das UFO-Phänomen bis Mitte der 1960er Jahre ab und damit schwanden auch die Gerüchte um deutsche Flugscheiben. Nach dem Abklingen der ersten UFO-Welle Mitte bis Ende der 1950er Jahre folgte eine neue UFO-Sichtungswelle Mitte der 1960er Jahre. Sie fand unter anderem in der kuriosen Entwicklung einer Anfrage durch des Ahrweiler CDU-Abgeordneten Johann Peter Josten (1915–2011) im

102 Fuchs, K. H./Kölper, F. W. (Hg.): Militärisches Taschenlexikon. Fachausdrücke der Bundeswehr, Bonn 1958, S. 106f. Fuchs, Karl Heinz/Kölper, Friedrich Wilhelm (Hg.): Militärisches Taschenlexikon. 2., neubearbeitete und wesentlich erweiterte Aufl. Frankfurt a.M. 1961, S. 127f.

103 Stichwort »Fliegende Scheibe«, in: Fuchs/Kölper, 1958, S. 106f.

104 René Couzinet war ein bekannter französischer Luftfahrtingenieur, der Anfang der 1950er Jahre das Flugscheiben-Projekt »Aerodyne« verfolgte. Zwar wurde im Maßstab 3:5 ein Holzmodell erstellt, doch verweigerte die Regierung Couzinet Entwicklungsgelder, da sie das Konzept für utopisch hielt; Caloyanni, Emmanuel: René Couzinet (1904–1956) de la gloire à la déchéance; <www.aerostories.free.fr/constructeurs/couzinet/>, Zugriff: 01.04.2020.

105 Stevens, Henry: Hitler's Flying Saucers. A Guide to German Flying Discs of the Second World War, 2. Aufl. Kempton, ILL 2012.

106 David Hatcher Childress: Haunebu. The Secret Files. The Greatest UFO Secret of All Time, Kempton, ILL. 2021, S. 13.

Verteidigungsausschuss ihren Ausdruck, auf die Staatssekretär Karl Wittrock vom Bundesverkehrsministerium antwortete:

Josten hatte in einer Anfrage an die Bundesregierung um Auskunft gebeten, »welche Tatsachen von unbemannten Flugobjekten« bisher bekannt seien; durch einen Übertragungsfehler war das Wort »unbemannten« in »unbekannten« verfälscht worden, und Wittrock antwortete daraufhin schriftlich, der Sinn der Frage sei »nicht ganz klar«. Der Staatssekretär: »Wenn nämlich Tatsachen über Flugkörper bekannt sind, dann sind die Flugkörper nicht unbekannt, sondern bekannt.« Falls die Frage jedoch »durch gelegentliche Presseberichte über angeblich außerirdische Flugkörper veranlaßt sein sollte, so ist zu erklären, daß der Bundesminister für Verkehr keinen Anlaß sieht, sich damit zu befassen«. Josten: »Eine typisch bürokratische Beamtenauskunft.« Der gelernte Schreinermeister hat inzwischen einschlägige Literatur über unbekannte Flugobjekte (Ufos) studiert und »hochinteressante Dinge erfahren«. Josten: »Ich werde mich auf jeden Fall einmal mit dem Kollegen (Bundesforschungsminister) Stoltenberg besprechen.«¹⁰⁷

Im selben Jahr noch erhielt die Legende plötzlich und sicherlich nicht beabsichtigt von einer Seite Auftrieb, die wohl niemand erwartet hätte: dem öffentlich-rechtlichen Fernsehen der Bundesrepublik in Gestalt des ZDF, genauer gesagt, seines naturwissenschaftlichen Fachredakteurs Peter G. Westphal (Jg. 1921). Westphal ging am 6. November 1967 mit »Invasion aus dem Kosmos? Die Wahrheit über Fliegende Untertassen« auf Sendung. Das Ausstrahlungsdatum war kein Zufall. An diesem Tag endete in Mainz – Sitz des ZDF – der dreitägige »7. Internationale Weltkongreß der UFO-Forscher«. Veranstalter war Deutschlands rührigste UFO-Gruppe, die 1956 von Karl Veit gegründete Deutsche UFO/IFO-Studiengesellschaft (DUIST) (siehe oben), ein europäischer Ableger des International UFO Research and Analytic Network (ICUFON), gegründet von Colmán Von Keviczky (1909–1998). Veit und seine Frau Anny bekannten sich zum Urchristentum und verehrten den österreichischen Sektengründer Jacob Lorber (1800–1864).¹⁰⁸

Die Veits vertrieben über ihren in Wiesbaden ansässigen Ventla-Verlag einschlägige UFO-Literatur, meist Übersetzungen aus den USA, sowie die zweimonatlich erscheinenden »UFO-Nachrichten«.¹⁰⁹ Die »UFO-Nachrichten« waren gefüllt mit Beiträgen zu Metaphysik, Religion, Esoterik, Vegetarismus, Glaube an ein »Goldenes Zeitalter« und einen »sterbenden Materialismus«.¹¹⁰ Der spätere Jurist, Herausgeber und Autor eines Sachbuchs über das UFO-Phänomen Dieter von Reeken fühlte sich während des Kongresses in den »Tempel einer Religionsgemeinschaft versetzt«.¹¹¹ Der Kongress wurde bundesweit medial wahrgenommen; prominentester Referent war Hermann

107 Der Spiegel 39/1967, Rubrik »Personalien«.

108 Reeken, Ufologie, S. 103f.

109 Ebd.

110 Ebd., S. 105.

111 Ebd., S. 113. Vgl. auch Bülow, Ralf: Marsmenschen über Mainz, 5.11.2007, erschienen zum 40. Jahrestag des Kongresses; www.spiegelonline.de; Zugriff v. 29.01.2021.

Oberth, seinerzeit Mitglied der DUIST und der Nationaldemokratischen Partei Deutschlands (NPD).

Als weiterer Referent trat ein bis dahin kaum bekannter Schweizer Hotelier auf, der von der »Nordwest-Zeitung« etwas unbefangen als Archäologe vorgestellt wurde.¹¹² Bei seinem Auftritt hätte wohl niemand geahnt, in wenigen Jahren den auflagenstärksten Autor deutscher Sprache vor sich zu haben:

Dieser Name war noch kein Begriff ... Auf dem Mainzer UFO-Kongreß sprach Erich von Däniken über ein Gedankengebäude, durch das er nur wenige Monate später beinahe weltweit bekannt werden sollte. Die Untertassen-Gläubigen erfuhren hier vorab aus erster Hand, was ab Februar 1968 in den »Erinnerungen an die Zukunft«¹¹³ zu lesen war und in späteren Büchern weiter ausgeschmückt werden sollte.¹¹⁴

Die Tagung erregte ein derartiges Aufsehen, dass Filmregisseur Rainer Erler (Jg. 1933) zwei Jahre später den Kongress für seinen Science Fiction-Fernsehfilm »Die Delegation« (1970) nachinszenierte einschließlich Auftritten von Oberth und Veit.¹¹⁵

Westphals dramaturgisches Ziel der Sendung war die Demontage der 1956 gegründeten DUIST, die sich offenbar Ende der 1980er Jahre selbst auflöste. Der ZDF-Redakteur hielt die Gruppe mehr oder weniger für eine Ersatzreligions-Gemeinschaft, eine Sekte mit pseudoreligiösen Zügen.¹¹⁶ Karl Veit wurde nach eigenen Angaben von Westphal am 5. Oktober 1967 in seiner Wohnung drei Stunden lang für die Sendung interviewt, ohne Westphals Absichten zu durchschauen.¹¹⁷ Umso größer war die Empörung von DUIST-Anhängern, die wiederum Westphal herausforderte.

112 O.V.: »Fliegende Untertassen von fremden Welten«. Oberth: Offenbar sind die Wesen, die sie steuern, uns in der Kultur weit voraus, in: Nordwest-Zeitung v. 06.11.1967, S. 14.

113 Däniken, Erich von: Erinnerungen an die Zukunft. Ungelöste Rätsel der Vergangenheit, 1. Aufl. Düsseldorf 1968.

114 Heermann, Christian: Geheimwaffe Fliegende Untertassen. Gauner – Gaukler – Gangster. Ein Kriminalreport über Geschäfte und Verbrechen mit der Dummheit, Berlin-Ost 1981, S. 173. Nach Heermann waren von Däniken bis Ende der 1970er Jahre neun Werke mit einer Gesamtauflage von 45 Mill. Exemplaren erschienen sowie zwei Dokumentarfilme von Harald Reinl, der in den 1960er Jahren durch »Karl May«- und »Edgar Wallace«-Verfilmungen bekannt geworden war; S. 178. Zu Dänikens Thesen vgl. Gadow, Gerhard: Erinnerungen an die Wirklichkeit – Erich von Däniken und seine Quellen, Frankfurt a.M./Hamburg 1971. Gadow wies nach, dass Dänikens Thesen keineswegs auf eigenen Recherchen beruhten, sondern sich insbesondere von Pauwels, Louis/Bergier, Jacques: »Der Aufbruch ins dritte Jahrtausend« (Bern 1962) und Charroux, Robert: »Phantastische Vergangenheit« (München 1966) u. »Verratene Geheimnisse« (München 1967) hatte inspirieren lassen; vgl. S. 9–25.

115 Die Delegation (ZDF 1970, Regie: Rainer Erler). Der Spielfilm ist wie ein Dokumentarfilm angelegt, der nach einer Rezension der SCIENCE FICTION TIMES »... selbst dem kritischen Zuschauer die Trennung zwischen Wahrheit und Fiktion« erschwert; zitiert nach: Hahn/Jansen, Lexikon des Science Fiction Films, S. 87.

116 Westphal, Peter G.: UFO UFO – Das Buch von den Fliegenden Untertassen, Stuttgart 1968, S. 74.

117 Deutsche UFO/IFO-Studiengesellschaft (DUIST) e.V. (Hg.): Dokumentarbericht. 7. Internationaler Weltkongress der UFO-Forscher in Mainz 1967, Wiesbaden o. J. [vermutlich 1968], S. 169. Bei dem

In der Sendung behandelte Westphal das UFO-Phänomen nach dem damaligen Wissensstand, der sich bis in die Gegenwart nicht wirklich verändert hat. Gleichzeitig machte er aus seiner Haltung zur Science Fiction-Literatur, insbesondere in ihrer trivialisierten Form wie der seit 1961 erscheinenden »Perry Rhodan«-Heftromanserie oder der Fernsehserie »Raumpatrouille« von 1966 keinen Hehl. Derartige Literatur sei in den USA »in jedem Drugstore« zu erwerben, Science Fiction-Filme wie »Fliegende Untertassen greifen an« gehörten in den US-Kinos und im Fernsehen zum Programm.¹¹⁸

Veit war über die Sendung deshalb empört, weil er im Vorgespräch am 5. Oktober und am 28. Oktober 1967 in Studio I B in Wiesbaden davon ausgegangen war, »objektiv« behandelt zu werden. So schrieb Antonie Eisele aus Bergisch-Gladbach am 7. November an Veit:

Seien Sie nicht traurig und empört darüber, wie man Sie für diese Sendung mißbraucht hat! Herr Westphal verkörpert nach meinem Gefühl genau den »Geist des Widersachers«, raffiniert in der Figur des Biedermanns auftretend, der die Brände legt. Nur getrost, die Sache war bei aller Raffinesse des Aufbaus der Sendung – die bewußt täuschen wollte – so durchsichtig, dass sie die Interessierten nicht abhalten konnte, weiter zu forschen.¹¹⁹

Ein Karl Ackermann aus Kempten kritisierte die »schnoddrige Sendung« auf Schärfste: Früher habe man Wahrheitssucher auf dem Scheiterhaufen verbrannt, in der Gegenwart wären sie ein Fall für die Psychiatrie – Westphal hatte in die Sendung auch einen Diplom-Psychologen eingeladen, der UFO-Gläubigen durchaus psychopathologische Züge zuschrieb.¹²⁰ Offenbar wurden auch Briefe direkt an Westphal gesandt, so von einem Oberingenieur Rudolf Matouch aus Reutlingen vom 16. November 1967, der als »Gegenbeweis« zu Westphals Thesen auf Oberths »Katechismus der Uraniden« und den UFO-Film »The Truth About Flying Saucers« (USA 1956, Regie: Winston Jones) verwies,¹²¹ der auf dem Kongress zum ersten Mal in Deutschland vorgeführt wurde.¹²²

Westphal verfasste im Januar 1968 eine Antwort an die Briefschreiber und empfahl darin die Lektüre naturwissenschaftlicher Werke. Bislang sei in deutscher Sprache noch keine kritische Untersuchung »über das Phänomen der Fliegenden Untertassen«

Dokumentarbericht handelt es sich um eine aufwendig gedruckte Reportage mit Auszügen der gehaltenen Vorträge, Pressemitteilungen und Briefen.

118 Westphal verwendete in der Sendung mehrfach Ausschnitte aus »Fliegende Untertassen greifen an« (Earth vs. The Flying Saucers, USA 1956, Regie: Fred F. Sears).

119 Brief v. Antonie Eisele, Bergisch-Gladbach v. 07.11.1967, an Karl L. Veit; Dokumentarbericht.

120 Brief v. Karl Ackermann, Kempten v. 08.11.1967, an Karl L. Veit; ebd., S. 174.

121 »The Truth About Flying Saucers«, tatsächlicher Titel »Unidentified Flying Objects: The True Story of Flying Saucers« (USA 1956, Regie Winston Jones) ist als Dokudrama angelegt, in dem Spiel- und Dokumentarszenen montiert sind. Soweit bekannt, wurde er außerhalb der USA nicht aufgeführt, aber von United Artists vertrieben. Von der DUIS war er als »Großer amerikanischer Dokumentarfilm« angekündigt worden und wurde während des Kongresses in den Mainzer Kinos »Gloria-Palast« und »Film-Palette« aufgeführt; ebd., S. 83.

122 Oberingenieur Rudolf Matouch, Reutlingen v. 16.11.1967, an Westphal; ebd., S. 182f.

erschienen. Er verwies aber darauf, dass diese Lücke in einigen Monaten geschlossen würde – womit er zweifellos sein eigenes Werk »UFO UFO« meinte. Ironisch fügte Westphal hinzu, dass bei Interesse an »interplanetarischen Raumschiffen von Mars und Venus« Veits Ventla-Verlag zur Verfügung stände.¹²³

Auffällig ist in Westphals Brief, dass er die UFO-Frage insofern einschränkte, dass irdische Fliegende Untertassen nicht sein Thema waren, daher auch der Titel »Invasion aus dem Kosmos?« Dennoch:

Entsprechende Entwicklungen in der Alten wie der Neuen Welt sind uns aber bekannt. Es besteht kein Anlaß – wie etwa Geheimhaltung – dafür, daß wir nicht vielleicht später einmal darüber berichten sollen.¹²⁴

Westphal leitete in seinem 1968 erschienenen UFO-Buch das Kapitel »Kommen die Fliegenden Untertassen von der Erde?« durchaus richtig mit der Feststellung ein, dass die bisherige Atom- und Weltraumforschung erheblich von deutschen Wissenschaftlern gestaltet wurde.¹²⁵ Dann folgte er allerdings ungebremst Lusars Darstellung, die 1964 ihre sechste Auflage erlebt hatte. Westphal gab in einem Werk, das ausgerechnet Professor Dr. Karl Holzamer, dem seinerzeitigen Intendanten des ZDF gewidmet ist, eins zu eins die Meistererzählungen von Klein/Sautier wieder, obwohl inzwischen seit Kriegsende 23 Jahre vergangen waren und nicht ein einziger belastbarer Beweis auch nur für eine Projektskizze deutscher Flugscheiben aus der Zeit vor 1945 vorlag. Selbst Lusars falsche Schreibweise von Belluzzo (Bellonzo) wurde von Westphal übernommen.¹²⁶

Zwar zweifelte der ZDF-Redakteur die kolportierten phantastischen Flugleistungen an, verbreitete jedoch unkritisch die alten Legenden über Habermohls Verschwinden und Miethes Tätigkeit bei AVRO Canada, wo dieser »weiterhin fliegende Scheiben« entwickele. Dabei bezog sich Westphal auf eine inzwischen 13 Jahre alte Meldung der Deutschen Presse-Agentur (DPA) vom 27. Oktober 1955, in der eine Avro-»Untertasse« (»Project 1794«) abgebildet war; eine Zeichnung, die in »UFO UFO« reproduziert wurde.¹²⁷ Immerhin stellte er klar, dass seit 1955 »nicht mehr viel die Rede« vom »Nurflügelflugzeug« sei – offenbar hatte auch Westphal den fundamentalen Unterschied zwischen einem Nurflügler und einer Flugscheibe nicht erkannt. Allerdings gaben auch ihm gewisse aerodynamische Probleme der Diskusform zu denken, die offenbar nicht ideal für eine stabile Fluglage schien. Trotzdem schloss er recht gewagt:

123 Zweites Deutsches Fernsehen, Programmdirektion – Kultur, Unser Zeichen: PGW/M, Mainz, Januar 1968, Betr.: Sendung »Invasion aus dem Kosmos?« »Die Wahrheit über fliegende Untertassen« vom 6. November 1967, Bezug: Ihre freundliche Zuschrift, abgedruckt in: ebd., S. 184ff.

124 Ebd., S. 185.

125 Westphal, UFO UFO, S. 33.

126 Ebd.

127 Ebd., S. 35, Abb. Nr. 27, S. 37.

Es gibt kreisförmige fliegende Scheiben irdischen Ursprungs. Das läßt sich nicht mehr aus der Welt schaffen! Diese Scheibenform muß etwas sehr Anziehendes haben, denn immer wieder beschäftigen sich Konstrukteure damit.¹²⁸

Nun präsentierte Westphal einen Mann, der in der bereits 18 Jahre alten Flugscheibenlegende bislang noch nicht aufgetreten war, aber rund ein Viertelhundert später in den 1990er Jahren als Kronzeuge der Meistererzählung auftreten sollte: Der angebliche Ingenieur Joseph Andreas Epp (1914–1997), nach Einschätzung einer US-amerikanischen nachrichtendienstlichen Quelle ein »intelligenter Schwindler«.¹²⁹ Epp war vermutlich bundesweit auf Kinoleinwänden zu sehen gewesen, als er in der Wochenschau »Welt im Bild« vom 25. August 1953 in Hamburg mit seinem Raketenflugzeugmodell »HH 02 K 53« auftrat.¹³⁰ Der Flug ist im Film dokumentiert – nur handelt es sich bei Epps Modell keineswegs um eine Flugscheibe, ein Scheibenflugzeug oder einen Nurflügler. Es hat die äußere Gestalt eines für 1953 hochmodernen Strahlflugzeugs. Nach Bülow hatte Epp damit einen gewissen Presseerfolg, doch letztlich ohne Konsequenzen. 1958 versuchte Epp seinen »Omega-Diskus« – auffällig ist die Namensähnlichkeit zum kanadischen Projekt von AVRO – beim Bundespatentamt in München anzumelden, scheiterte aber offenbar an den Anmeldegebühren (Abb. 38, 39, 40).¹³¹ Erst 30 Jahre nach der Publikation von »UFO UFO« und 40 Jahre nach Epps Anmeldeversuch meldete der Autor Klaus-Peter Rothkugel am 28. April 1998 den »Omega-Diskus 98« als Patent an, der für den Transport von Personen und Lasten, aber auch für militärische Zwecke vorgesehen sei (Abb. 44).¹³²

Epps »Omega-Diskus« wurde am 20. Mai 1958 von der Deutschen Presse-Agentur mit einem Bild von Erfinder und Gerät vorgestellt. Danach war das Modell 44 Zentimeter hoch, besaß einen Durchmesser von zwei Metern und wurde durch acht Propellermotoren von je 0,3 PS Leistung angetrieben. Für die Höchstgeschwindigkeit sollten zwei »Düsenstaurohre« – also Staustrahltriebwerke analog zur Fieseler »Fi 103« (»V 1«) – dienen:

»Omega-Diskus« soll nach den Berechnungen des Konstrukteurs jede beliebige Flugrichtung in voller Geschwindigkeit einschlagen können; Ellipsen und Spiralen zu beschreiben, sei kein Problem für diesen Flugkörper.¹³³

¹²⁸ Ebd.

¹²⁹ Vgl. Bülow, Ralf: Der Meister der Flugscheiben. Zum 100. Geburtstag von Joseph Andreas Epp; <<http://www.ufo-information.de>>, Zugriff: 20.02.2020.

¹³⁰ Ebd.

¹³¹ Vgl. Geise, Gernot L.: Flugscheiben: Realität oder Mythos? Gespräche mit dem Flugscheiben-Erfinder J. Andreas Epp, Peiting 2005, S. 149. Nach einer dort reproduzierten Kopie eines Schreibens des Patentamts hatte Epp offenbar am 21. April 1958 den Antrag auf ein Patent für eine »Fliegende Untertasse« gestellt. Offenbar wurden jedoch die Anmeldegebühren nicht beglichen und damit das Patent auch nicht angemeldet.

¹³² Vgl. <<https://patents.google.com/patent/DE19818945A1/de>>, Zugriff: 01.04.2020.

¹³³ Auszug aus der DPA-Meldung, zitiert nach Westphal, UFO UFO, S. 36.



Abb. 38 Andreas Epp mit dem Modell seines »Omega-Diskus«, 1958, in: Peter G. Westphal: »UFO UFO – Das Buch von den Fliegenden Untertassen«, Stuttgart 1968, S. 38.

Was hier 1958 bzw. 1968 beschrieben wurde, ist letztlich mehr oder weniger nichts anderes als die bis 1956 kolportierte Flugscheibenkonstruktion aus der Zeit vor 1945. Erst um 1993 stellte Epp in einem Videointerview einen Kontext zu den Märchen der frühen 1950er Jahren her und inszenierte sich als Miterfinder von Schriever, Miethe und Habermohl.¹³⁴ Epps Phantasie kannte keine Grenzen. In »UFO UFO« sind auch Skizzen abgebildet, aus denen ersichtlich ist, wie Epp sich eine Flugscheibentour im Weltraum vorstellte, allerdings ohne sich Gedanken über den Antrieb im luftleeren Raum zu

¹³⁴ Ein Gespräch mit Andreas Epp, <www.dailymotion.com/video/xj2erg>, Zugriff: 14.04.2020. Aus dem Video ergeben sich keine Hinweise auf Urheberschaft, Ort- und Zeitpunkt der Aufnahmen. Der nicht sichtbare Interviewer hat einen österreichischen Akzent. Epp gibt an, durch Zufall auf das Prinzip der Flugscheibe gestoßen zu sein, als er anlässlich einer Feier spielerisch Bierdeckel in die Luft warf. Er behauptet nicht, Schriever, Habermohl oder Miethe persönlich begegnet zu sein.

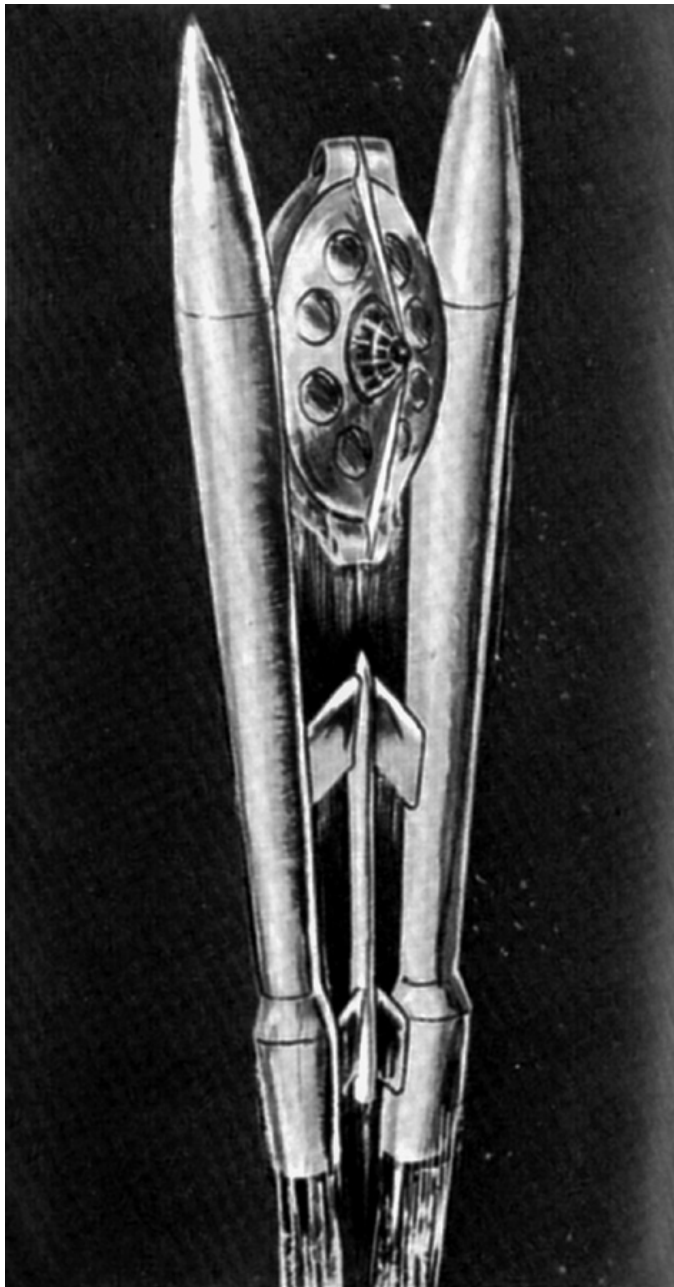


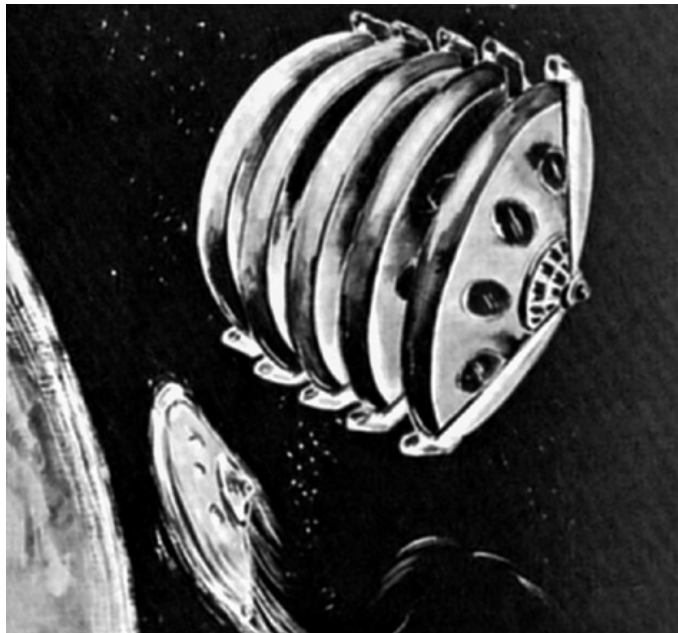
Abb. 39
Skizze einer Untertasse für den
Weltraumflug nach Andreas Epp,
in: Peter G. Westphal: »UFO UFO –
Das Buch von den Fliegenden
Untertassen«, Stuttgart 1968, S. 38.

machen. Das ließ allerdings auch bei Westphal die Frage nach der Funktionsweise des Antriebs aufkommen.¹³⁵

Ob von Westphal oder direkt von Luser inspiriert – noch einmal Fahrt auf nahm die Flugscheibenstory 1970 durch Hans von Gottbergs »Das große Buch der Bundeswehr« (Reutlingen 1970). Gottberg (1923–1987) war Pfadfinderführer und angeblich Oberst im

¹³⁵ Westphal, UFO UFO, S. 36.

Abb. 40
 Gestapelte Untertassen als
 Raumstation. Skizze nach Andreas
 Epp, in: Peter G. Westphal:
 »UFO UFO – Das Buch von den
 Fliegenden Untertassen«, Stuttgart
 1968, S. 38.



Generalstabsdienst der Bundeswehr.¹³⁶ Im Vorwort bedanken sich Verlag und Autor bei einigen Bundeswehroffizieren für ihre Mitarbeit, so bei den Fregattenkapitänen Heinz-Wolfgang Heidrich und Walter Stricker.¹³⁷ Das Unterkapitel »Rätsel um ›Fliegende Untertassen‹« folgt präzise Luser, der auch im Literaturverzeichnis aufgeführt ist.¹³⁸ Das Werk dürfte eine nicht unerhebliche Verbreitung, insbesondere durch öffentliche Bibliotheken, gefunden haben. Gleichzeitig ist es, soweit bekannt, die letzte rein wehrtechnische Darstellung der Legende, bevor diese mit phantastischen und esoterischen Elementen wie dem Atlantis-Mythos verbunden wurde.

Doch noch zuvor fand 1975 der erste Versuch statt, der Legende durch die Anwendung des viel zitierten gesunden Menschenverstands auf den Grund zu gehen. In diesem Jahr stellte der Bremer Luftfahrtarchivar Hans Justus Meier (1912–2003) in »LUFTFAHRT International« die schlichte Frage: »Deutsche Flugkreisel. Gab's die?« und fand auch die ebenso schlichte Antwort:

... es hat keines dieser Geräte gegeben, sie sind weder gebaut worden, geschweige denn zum Flug gekommen.¹³⁹

136 Gottberg, Hans von: Das große Buch der Bundeswehr, Reutlingen 1970.

137 Ebd., S. 4.

138 Ebd., S. 258.

139 O.V. [Hans Justus Meier]: Deutsche Flugkreisel. Gab's die? In: LUFTFAHRT international, Nr. 9, Mai/Juni 1975, S. 1361–1371, hier S. 1367.

Meier, dessen Autorschaft erst Jahre später bekannt wurde, ging systematisch vor. Dabei hatte er einen entscheidenden Vorteil: Zwischen Lusars Veröffentlichung 1956 und 1975 waren die bei Kriegsende von den Siegermächten beschlagnahmten deutschen Akten größtenteils zurück gegeben worden,¹⁴⁰ darunter auch die »Milch-Protokolle«. Meier stellte zwei einfache Fragen:

1. War eine derartige Konstruktion aus physikalischen und aerodynamischen Gründen überhaupt flugtauglich?
2. Gab es in den relevanten Akten der Luftwaffe bzw. des Reichsluftfahrtministeriums irgendein Indiz auch nur für die Idee eines Flugscheibenprojekts?

Zu Recht konstatierte Meier nach 1945 ein starkes öffentliches Interesse an den so genannten V-Waffen, zumal sich die relevanten Akten in alliierten Händen befanden. Ebenso sah er einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Presseberichten über deutsche Flugscheiben und »UFO«-Meldungen.¹⁴¹ Unterschieden wurden zwei Flugscheibentypen (die Flugkreisel von Schriever bzw. Miethe) sowie die als »V7« bezeichnete »Flakmine«.

Zunächst rekapitulierte der Autor die Presseberichterstattung von 1950 bis etwa 1954, wobei er auf die widersprüchlichen Angaben zu Schriever verwies. Während »ein angeblicher Augenzeuge, ein Ober-Ing. Klein«, behauptete, den Erstflug am 14. Februar 1945 gesehen zu haben, gab Schriever an, dass der »Vogel« erst im April 1945 bereitstand, aber gar nicht geflogen sei:

Die Aussage des »Augenzeugen« Klein gewinnt nicht an Glaubwürdigkeit, wenn man erfährt, dass eine im Kriegstagebuch der 8. Luftflotte¹⁴² noch als Anlage vorhandene Wettermeldung vom 14.2.1945 für den in Betracht kommenden Raum eine sehr niedrige Wolkendecke, Regen, Schnee und schlechte Sicht verzeichnet. Das sind Witterungsbedingungen, bei denen man ein so revolutionäres Fluggerät ganz bestimmt nicht zum Erstflug starten lässt.¹⁴³

Genauso stieß der Autor auf Unstimmigkeiten bezüglich Schrievers Unterlagen. Laut »Der Spiegel« waren sie am 4. August 1948 in Bremerhaven gestohlen worden, nach anderen Quellen jedoch am 14. Mai 1945 abhanden gekommen. Nun widmete sich Meier den technischen Bedingungen:

Die ganze Geschichte stimmt, wie man sieht, vorne und hinten nicht. Sie ist im Gegenteil höchst unglaublich und wäre vermutlich schon in den fünfziger Jahren gestorben, wenn

¹⁴⁰ Vgl. Henke, Das Schicksal deutscher zeitgeschichtlicher Quellen.

¹⁴¹ Deutsche Flugkreisel, S. 1362.

¹⁴² Gemeint ist die 8. US-Luftflotte, die bis Juni 1945 in Europa stationiert war und anschließend auf den fernöstlichen Kriegsschauplatz verlegt wurde.

¹⁴³ Deutsche Flugkreisel, S. 1364.

sich damals ein Techniker etwas näher mit dem seltsamen Vogel befasst und ein wenig gerechnet haben würde.¹⁴⁴

Nach seinen Berechnungen würden bei den bekannten Umdrehungszahlen der Triebwerke »ganz gewaltige Zentripetalbeschleunigungen« auftreten, wie sie nur in der Waffentechnik – und dort auch nur bei kleinkalibrigen Waffen – auftreten würden. Die Art der Triebwerksbefestigung – zugrunde gelegt wurde ein BMW 003-Strahltriebwerk mit einem Gewicht von 560 kg – hätte lediglich die Aufhängung erlaubt, niemals aber den Betrieb.

Neben der rein technischen Seite untersuchte Meier auch die Materialfrage. Bei einem drei Tonnen schweren Flugobjekt wären zwei Tonnen hochwertigen Materials, Fluginstrumente und fünf Triebwerke benötigt worden. Ein derartiges Projekt wäre wegen der unter Kriegsbedingungen erheblichen Mittelzuteilung sofort aktenkundig geworden. Hier setzte der Autor bei den Milch-Protokollen an. Dort fände sich nicht der geringste Hinweis auf Flugkreisel von Schriever, Miethe oder eine Flakmine V 7:

In den ersten Jahren nach dem Krieg, als noch keine wirklich authentischen Dokumente über die Geheimwaffenentwicklungen des 3. Reiches verfügbar waren, hatten Aufschneider, Fantasten und verkrachte Erfinder herrliche Zeiten, denn jede, auch die unmöglichste Story, wurde begierig »geschluckt«. Nur so ist es zu erklären, dass zahlreiche Meldungen, wie die über die ominösen Flugkreisel, kritiklos veröffentlicht und ebenso bereitwillig von vielen auch geglaubt wurden.¹⁴⁵

Damit hätte die Legende 30 Jahre nach Kriegsende begraben werden können. Doch baute sich gerade Mitte der 1970er Jahre eine neue »UFO-Welle« auf – größer und stärker als jede andere zuvor. 1974 veröffentlichte der Pabel-Verlag Rastatt, nun Hausverlag von »Perry Rhodan«, einen »UFO-Almanach«, in dem erneut darauf verwiesen wurde, dass deutsche Flugscheiben von Ballenzo (!), Schriever und Miethe in Kanada, der Sowjetunion und den USA nachgebaut wurden (Abb. 41, 42, 43).¹⁴⁶

Wichtigster Katalysator der neuen Welle war 1977 ein Spielfilm, bei dessen Produktion ein junger, talentierter Regisseur mit Vorliebe für Science Fiction-Filme der 1950er Jahre und ein Astronom/Ufologe eine bizarre Kooperation eingingen. In Steven Spielbergs »Unheimliche Begegnung der dritten Art« trat J. Allen Hynek (1910–1986) persönlich in einer kleinen Nebenrolle als Professor auf. Doch der UFO-Mythos genügte Spielberg nicht: Als Aufhänger seiner Geschichte bezog er auch noch das »Bermuda-Dreieck« ein, das soeben durch das Werk von Charles Berlitz (1914–2003) international populär

144 Ebd., S. 1367.

145 Ebd., S. 1368.

146 O.V.: UFO-Almanach 1975. Ein Jahrbuch zwischen kosmischen Welten und unbekannten fliegenden Objekten, Rastatt 1974, S. 106ff.

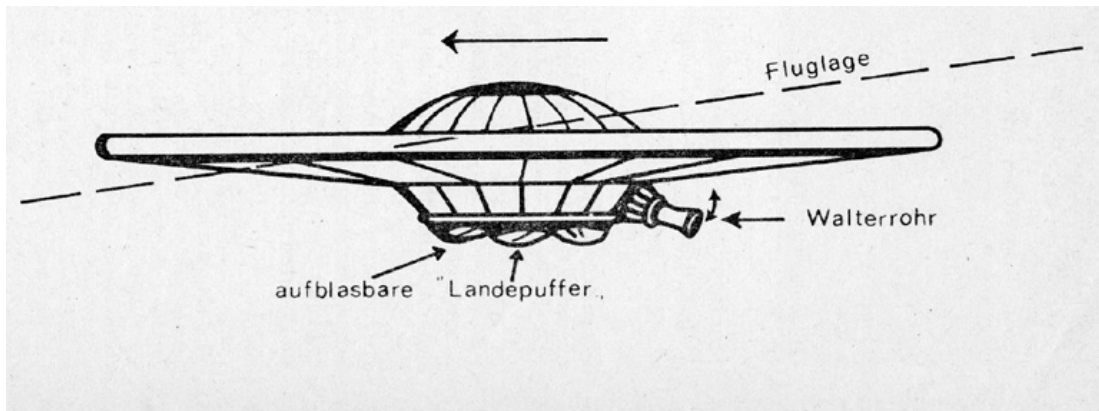


Abb. 41 Deutscher Flugkreisel, in: O.V.: »UFO-Almanach 1975. Ein Jahrbuch zwischen kosmischen Welten und unbekannten fliegenden Objekten«, Rastatt 1974, S. 106.

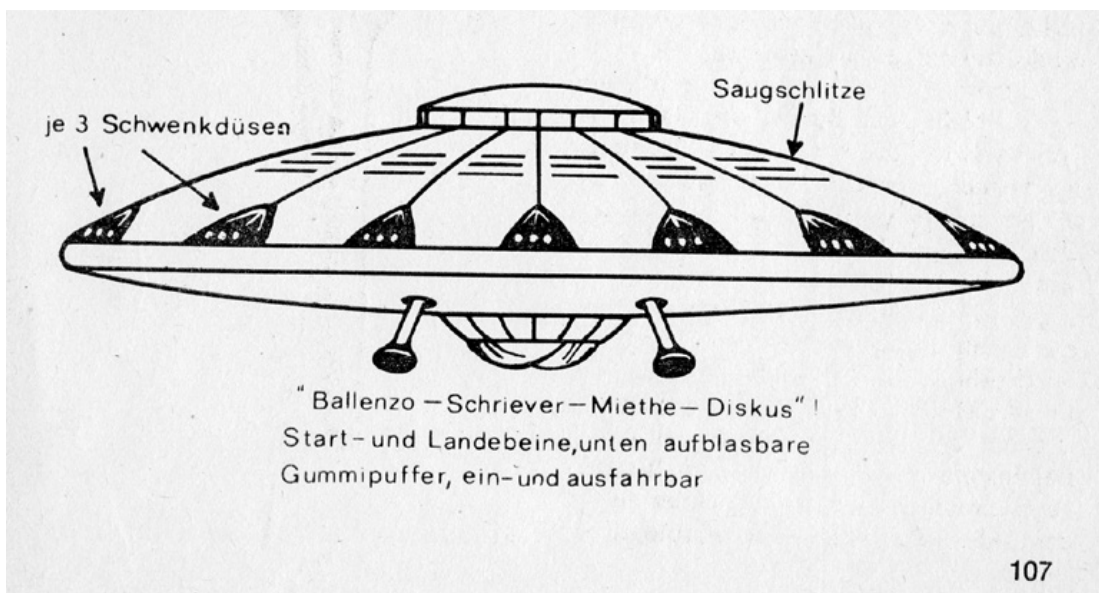


Abb. 42 Deutscher Flugdiskus als »Hybrid« aus den angeblichen Entwürfen der teils fiktiven Konstrukteure, in: O.V.: »UFO-Almanach 1975. Ein Jahrbuch zwischen kosmischen Welten und unbekannten fliegenden Objekten«, Rastatt 1974, S. 107.

geworden war.¹⁴⁷ Der Film, in dem gute, hilfreiche Außerirdische statt bössartiger Aliens im Mittelpunkt stehen, kam dem Zeitgeist sehr entgegen:

Der kirchlich-sakrale Aufbau des Films [...] entspricht dem momentanen »Bedürfnis« nach Mystik, Heilslehre und Flucht aus der rationell organisierten irrationalen Welt so gut wie der Inhalt. Statt die Irrationalität (die Widersprüche der kapitalistischen Welt),

¹⁴⁷ Berlitz, Charles: Das Bermuda-Dreieck, Wien/Hamburg 1975.

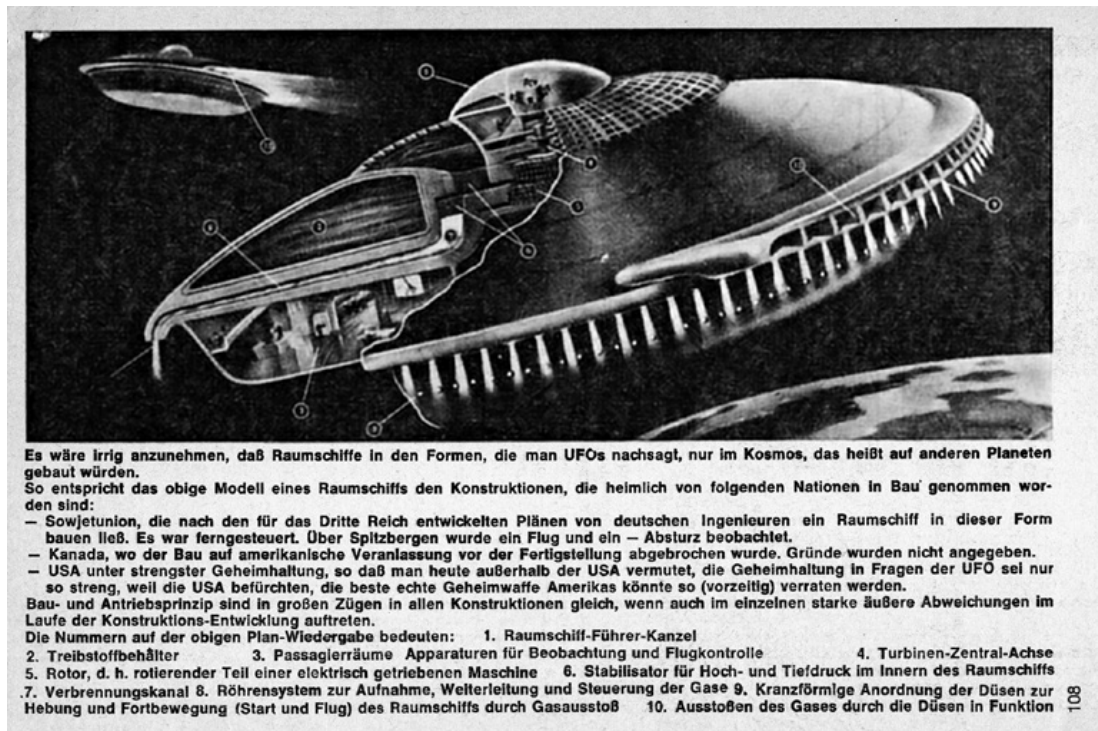


Abb. 43 Die Fliegende Untertasse als irdisches Raumschiff, in: O.V.: »UFO-Almanach 1975. Ein Jahrbuch zwischen kosmischen Welten und unbekannten fliegenden Objekten«, Rastatt 1974, S. 108.

die Unterordnung des gesamten menschlichen Lebens unter das Profitinteresse, die Vermarktung aller menschlichen Bereiche, oder die Entfremdung anzugehen – Flucht in irrationale Träume... . Ein Film, der Erich von Däniken gefallen wird.¹⁴⁸

Gegen die neue UFO-Welle mit einem Film, der »ganze Völkerschaften«¹⁴⁹ ins Kino trieb, war ein kleiner Aufsatz in einer Luftfahrtfachzeitschrift schlicht machtlos. Es sollten 20 Jahre vergehen, bis Meier den rationalen Aspekten der Flugscheibenlegende noch einmal sorgfältig auf den Grund gehen sollte. Doch da war bereits eine neue UFO-Welle im Schwange, die diesmal zum Teil mit neonazistischen oder »nazi-esoterischen« Versatzstücken aufgeladen wurde. Kronzeuge der wieder ausgegrabenen Legende wurde der aus Westphals »UFO UFO«-Buch als Modellflugscheibenbauer bekannte Andreas Epp. Und das neue Medium Internet sollte der Legende eine Verbreitung sichern, die sich die Autoren der 1950er Jahre nicht in ihren kühnsten Träumen hätten vorstellen können.

¹⁴⁸ SCIENCE FICTION TIMES, zitiert nach Hahn/Jansen, Lexikon des Science Fiction Films, S. 531.

¹⁴⁹ Ebd.

4

Metamorphose: Von der Flugscheibe der 1950er Jahre zum »Nazi-UFO« des neuen Jahrtausends

4.1 Die Stunde der Scharlatane: Andreas Epp und seine Adepten

Am 15. März 1958 erschien in der Bremerhavener »Nordsee-Zeitung« der Artikel »Statt Marsmensch Fernsteuerung. Bremerhavener baut zwei Meter große »Fliegende Untertasse«, in dem Andreas Epp (siehe oben) mit einer Skizze und einem Foto vorgestellt wurde. Danach sollte die größte »Fliegende Untertasse«, die je in der Bundesrepublik gebaut wurde, Mitte Mai des Jahres an der Unterweser starten. Die zwei Meter durchmessende und 44 Zentimeter dicke rotierende Scheibe sei bereits zu einem Drittel fertig gestellt und sollte durch acht Motoren à 0,3 PS mit einer Gesamtleistung von 2,4 PS angetrieben werden. Das »Riesenspielzeug« sei eine ernsthafte Konstruktion, allerdings nicht für den Mondflug, sondern für den herkömmlichen Luftverkehr bestimmt. Der unbekannte Autor mit dem Kürzel »zer.« ließ sich allerdings eine Hintertür auf: Für diese Aufgabe sei die Scheibe nur geeignet, wenn sie fliegen würde und »den herkömmlichen Konstruktionen« überlegen sei.¹

Laut »Nordsee-Zeitung« war Epp ehemaliger flugtechnischer Lehrer an einer Fliegerschule in Celle gewesen. Zehn Jahre zuvor hatte er schon einmal ein 1,75 Meter langes Düsenflugzeug gebaut – tatsächlich handelte es sich 1953, wie erwähnt, um ein Modell und kein »Flugzeug«. Epp habe schon in der Schule Flugzeugmodelle gebaut. Ende der 1920er Jahre sei er in den Schiffbau gegangen, da es keine Lehrstellen im Flugzeugbau gegeben habe. 1936 sei er Flugzeugmonteur und anschließend flugtechnischer Lehrer an einer Luftwaffenschule geworden:

Als in den letzten Kriegsjahren von den Flugzeugkonstrukteuren das Problem einer rotierenden Flugscheibe erörtert wurde, setzte sich Epp an den Zeichentisch und entwarf einen Vorläufer der fliegenden Untertasse: eine rotierende Scheibe mit einem stehenden äußeren Ring, der von zwei gegenläufigen Rotoren angetrieben wurde. Oberhalb des profilierten Ringes befand sich die Führerkanzel, unterhalb lag der Tank. Das Flugobjekt sollte einen Durchmesser von zehn Metern haben.²

1 O.V.: Statt Marsmensch Fernsteuerung. Bremerhavener baut zwei Meter große »Fliegende Untertasse«, in: Nordsee-Zeitung (Bremerhaven) v. 15. März 1958.

2 Ebd.

Im Gegensatz zu späteren Äußerungen Epps sei bis Kriegsende 1945 allerdings nicht einmal ein Modell gebaut worden. Aufschlussreich ist folgende Formulierung: Erst nachdem »Meldungen von seltsamen Flugobjekten« aufgetaucht seien – gemeint sind die ab 1947 gesichteten UFOs – habe Epp seine Pläne hervorgeholt. Abgehalten von beruflichen Tätigkeiten, dauerte die Herstellung seines »Omega Diskus«-Modells Jahre. Für den Vor Schub wollte Epp noch zwei Düsenstaurohre verwenden, so dass die »Nordsee-Zeitung« unter Bezug auf die UFO-Sichtungen der 1950er Jahre schloss:

Es sind jedoch keine Marsmenschen in Westentaschengröße, die Andreas Epps Untertasse leiten sollen, sondern eine elektrisch betriebene Fernsteuerung.³

Der Artikel ist insofern aufschlussreich, als dass Epp im Gegensatz zu späteren Äußerungen von 1965 und aus den 1990er Jahren nicht behauptete, während des Krieges auch nur ein Modell einer Flugscheibe gebaut zu haben, so dass auch keins an das Reichsluftfahrtministerium übergeben und nach Peenemünde weitergeleitet worden sein konnte und daher auch nicht von Schriever, Habermohl und Miethe als Vorlage für eigene Flugscheiben in Breslau und Prag benutzt werden konnte. Die anderen »Flugscheibenkonstrukteure«, gleich ob fiktiv wie Habermohl und Miethe oder »real« wie Belluzzo und Schriever wurden von Epp 1958 schlicht nicht erwähnt.

Epp lancierte den Artikel sicherlich nicht von ungefähr in der heimatlichen »Nordsee-Zeitung«, da er seinen »Omega-Diskus« (auch als »Omega-Diskus 39/58« bezeichnet) nur wenige Wochen später beim Deutschen Patentamt anmelden wollte. Das Patentamt bestätigte zwar schriftlich den Eingang der Anmeldung einer »Fliegenden Untertasse«, jedoch findet sich kein Nachweis über eine Patenterteilung.⁴ Der Autor der »Nordsee-Zeitung« akzeptierte zumindest die Darstellung, dass in den letzten Kriegsjahren theoretisch über Flugscheiben nachgedacht wurde. Dies war angesichts der Berichterstattung über Flugkreisel und insbesondere Lusars Darstellung von 1956 nicht unbedingt verwunderlich. Die Anmeldung von Epps »Fliegender Untertasse« scheiterte aus unbekannten Gründen im April 1958, möglicherweise schlicht an den Anmeldegebühren, da Epp chronisch knapp bei Kasse war. Über Epps Tätigkeit von der gescheiterten Patentanmeldung 1958 bis zu seinen Aktivitäten in den Jahren 1991/95 ist praktisch nichts bekannt. Eine bemerkenswerte und bezeichnende Ausnahme ist ein Vorgang von 1965.

Vom 25. Juni bis zum 3. Oktober 1965 fand in München auf dem Messegelände Theresienhöhe die Internationale Verkehrsausstellung (IVA) statt. Der Schwerpunkt lag auf dem Eisenbahnverkehr. Allerdings wurde auch mit dem 1:1-Modell des »LEV 2000« ein »fliegendes Auto« der Firma Bayer Leverkusen präsentiert. Vermutlich im Juni, in

³ Ebd.

⁴ Die Empfangsbescheinigung des Deutschen Patentamts stammt vom 23. April 1958 und besitzt das Aktenzeichen E 15 759 XI/62b; reproduziert bei Epp, Die Realität, S. 149.

jedem Fall vor Ausstellungsbeginn, muss Epp an die IVA-Leitung eine Anfrage gestellt und um die Genehmigung gebeten haben, eine 20-Meter-Flugscheibe vom Typ »Omega Diskus 39/58« ausstellen zu dürfen. Denn mit Schreiben vom 21. Juni 1965, also vier Tage vor Ausstellungsbeginn, teilte der Fachausschuss Luftfahrt der IVA dem »Konstrukteur« Epp mit, dass er eine 20 Meter durchmessende Flugscheibe präsentieren könne. Allerdings unter der Bedingung:

Es wird ausdrücklich festgehalten, dass der IVA München 1965 – außer Zurverfügungstellung des Platzes – keinerlei Kosten entstehen dürfen.⁵

Diese Zusage verblüfft auch heute noch. Erstens besaß Epp kein 20-Meter-Modell des »Omega-Diskus«, sondern nur sein zwei Meter breites Modell.⁶ Entweder lag ein Missverständnis vor oder Epp hatte blind darauf spekuliert, dass ihm die IVA ein derartiges Modellunterstützen finanzieren würde. Auch stellt sich die Frage, wieso die IVA-Leitung von der Existenz eines derartig großen Modells eines Fluggeräts ausging, das schlicht nicht funktionsfähig sein konnte. Denn der »Konstrukteur« Epp war ja nur ein Privatmann. Allein die Anfertigung eines 20 Meter durchmessenden und 4,40 Meter hohen Modells, gleich ob aus Kunststoff, Holz oder Blech, verlangte einen enormen logistischen und finanziellen Aufwand – ganz zu schweigen von der ständigen witterungsunabhängigen Unterbringung eines derartigen Objekts von der Größe eines mittleren Flugzeugs, etwa einer Ju 52 oder DC 3. Dagegen war das »Flugauto« »LEV 2000« von Bayer leicht zu handhaben und ließ sich wie ein normaler Pkw transportieren.

Allerdings lässt ein Artikel der »Saarbrücker Zeitung«, der wenige Wochen nach Ausstellungseröffnung erschien, durchaus auf eine derartige Absicht Epps schließen: die Finanzierung eines »Omega-Diskus«-Modells im Maßstab 1:1. Möglicherweise war Epp durch eine Berichterstattung über das »LEV 2000« zu dieser Idee inspiriert worden. Wie auch immer, am Samstag, dem 7. August 1965, erschien in dem Saarbrücker Blatt auf Seite IV »Forschung und Technik« von Otfried Klimke der Artikel »Es ist rund und fliegt. Omega Diskus 39/58«.⁷ Schon die Überschrift ist eine Lesertäuschung: »Omega« war zwar rund – flog aber nicht. Völlig unkritisch stellte der Autor Epp als verkanntes Genie dar. Epp war wiederum klug genug, sich aus rechtlichen Gründen nicht als Ingenieur, sondern lediglich als Flugzeugkonstrukteur auszugeben, »der auf mehreren technischen Hochschulen« Luftfahrttechnik studiert und noch vor dem Krieg bei Dornier Praktika absolviert habe. Auf den ersten Blick scheint unverständlich, wie Autor Klimke »Konstrukteur« Epp 22 Jahre nach Kriegsende abnehmen konnte, das Epps

5 Anschreiben der IVA, Fachausschuß Luftfahrt, an den Konstrukteur Andreas Epp, Neuburger Str. 105, 89 Augsburg 10, v. 21.06.1965. Unterzeichnet war das Schreiben von Johann Franz Gottlieb Grosser als Vorsitzendem der Fachausschüsse Luftfahrt und Raumfahrt. Digitalisat; www.alamy.de, Zugriff v. 13.09.2021.

6 Ein Foto wurde 1968 auch bei Westphal in UFO UFO reproduziert (S. 38).

7 Klimke, Otfried: Es ist rund und fliegt. Omega Diskus 39/58, in: Saarbrücker Zeitung v. 7./8. August 1965, S. IV, www.alamy.de; Zugriff v. 23.01.2021.

angeblich 1942 beim Reichsluftfahrtministerium eingereichtes Flugscheibenmodell »von Habermohl und Schriever bei den Skoda-Werken in Prag gebaut« worden sei.

Epps Darstellung weicht sieben Jahre nach dem Artikel in der »Nordsee-Zeitung« erheblich vom dortigen Narrativ ab: Nun war bereits 1942 beim Reichsluftfahrtministerium ein Modell eingereicht worden – während 1958 noch behauptet worden war, während der Kriegszeit sei keines hergestellt worden. Und es war nun nicht nur ein Modell gebaut und offiziell eingereicht worden, sondern der große Unbekannte Habermohl – Miethe wurde nicht erwähnt – und Schriever hätten sogar eine Flugscheibe gebaut. Hier ist allerdings anzumerken, dass Lusars Werk 1964, also ein Jahr zuvor, in der 6. Auflage erschienen war, so dass die dortige Flugscheibendarstellung erneut in luftfahrtinteressierten Kreisen die Runde gemacht haben könnte.

Doch Klimke beließ es nicht beim Omega-Diskus, sondern fand auch, mit Sicherheit auf Epps Initiative, den Grund, warum dieser soeben wieder einmal »Pech« gehabt habe, und zwar mit der IVA in München. Direktor Grosser – der Unterzeichner des obigen Schreibens – habe Epp zugesagt, dass ein Interessent bereit sei, die Ausstellung eines 20-Meter-Modells zu finanzieren. Grosser habe dann aber das »entscheidende Gespräch« mit dem angeblichen Sponsor nicht geführt. Auch habe die Bundesregierung immer wieder betont, dass für »solche Projekte« kein Geld zur Verfügung stünde.

Aus dieser Darstellung kann geschlossen werden, dass Epp auf einen Investor gehofft hatte, der ihm sein 1:1-Modell des Diskus finanzieren würde. Offenbar hatte Epp auf einen echten Mediencoup spekuliert – die IVA hatte über drei Millionen Besucher. Allerdings bleibt auch unter dem Werbeaspekt unverständlich, warum Epp hoffte, dass jemand ein Modell finanzieren könnte, dass außer zur Reklame nicht den mindesten praktischen Nutzen besessen hätte. Nicht völlig auszuschließen ist allerdings, dass die IVA-Leitung Epps Anfrage mehr oder weniger für einen Scherz hielt. Somit war eine Zusage unter ausdrücklichem Verweis auf eine Eigenfinanzierung des Ausstellungsobjekts unverdächtig – und kostenneutral.

Nach diesem eigentümlichen Versuch tauchte Epp, abgesehen von seiner Erwähnung in Westphals »UFO«-Buch von 1968, bis 1991 unter. Möglicherweise erzeugte die Darstellung bei Westphal dennoch eine Reaktion, da die »Frankfurter Neue Presse« am 18. März 1969 berichtete, dass Epp 1970 für eine viertel Million Mark – ohne Triebwerkskosten, wie vermerkt wurde – einen flugfähigen Prototyp herstellen wolle. Das Modell – gemeint ist offenbar das 2-Meter-Modell von 1958 – sei bereits mit einer Geschwindigkeit von 480 Stundenkilometern geflogen.⁸ Es fällt schwer zu glauben, dass Epp ernsthaft angenommen hat, für dieses Projekt einen Sponsor zu finden, denn auch 1969 war sein Modell des »Omega-Diskus« nicht weiter geflogen als 1965 oder 1958, nämlich gar nicht.

⁸ Auszug aus der Frankfurter Neue Presse v. 18.03.1969, zitiert nach: Flop statt Sensationen. Trotz aller Mühen – Pleite auf der Internationalen Verkehrsausstellung, in: Oberbayerisches Volksblatt v. 20.02.1991, S. 15.

Doch im Februar 1991 gelang Epp im 77. Lebensjahr ein Mediene coup, der zunächst nur regionale Bedeutung hatten, dann aber weit reichende Folgen zeitigte. Im Rosenheimer »Oberbayerischen Volksblatt« (OVV) erschien die fünfteilige Artikelserie »Geheimprojekt Flugscheibe«, die völlig auf ihn zugeschnitten war. Unter dem griffigen Leitartikel »Andreas Epp – Der Erfinder der Flugscheibe packt aus« erschienen von dem Volontär Robert Betzl vom 6. bis zum 20. Februar 1991 fünf Beiträge:

- 1) Papierflieger und Möwen. Schicksalhafte Begegnung mit »des Teufels General« Ernst Udet, 6. Februar 1991,
- 2) Eine Idee wird zur Waffe. Luftschlacht über England – Zusammenbruch des Dritten Reiches, 8. Februar 1991,
- 3) Die UFOs sind da! Aus Realität wird Fiktion – Flugscheibe und UFO-Wahn, 12. Februar 1991,
- 4) Im Netz der Siegermächte. Trotz Geheimhaltung und Material-Schwierigkeiten – Epp macht weiter, 14. Februar 1991,
- 5) Flop statt Sensation. Trotz aller Mühen – Pleite auf der internationalen Verkehrsausstellung, 20. Februar 1991.⁹

Im Nachgang erschien noch am 30. April 1991 ein Bericht über eine Veranstaltung in Rosenheim, auf der Epp auftrat. An diesem Artikel verblüfft, dass es offenbar keinerlei kritische Fragen oder Anmerkungen zu Epps Auftritt gab, obwohl angeblich auch Mitglieder des Vereins deutscher Ingenieure (VDI) anwesend waren.¹⁰

Vermutlich durch die Artikelserie wurde auch das Deutsche Museum (DM) in München auf Epp aufmerksam. Am 23. Juli 1991 trafen sich in Rosenheim Epp und der Dipl. Ing. Werner Heinzerling (1939–2019), seinerzeit Abteilungsleiter im DM. Heinzerling erhielt von Epp Unterlagen und retournierte das Material nach Anfertigung von Kopien am 5. August 1991 mit einem Anschreiben, in dem folgende Formulierung auffällt:

... Vielleicht ergibt sich gelegentlich eine Möglichkeit zu einer weiterführenden Diskussion ...¹¹

9 1. Papierflieger und Möwen. Schicksalhafte Begegnung mit »des Teufels General« Ernst Udet; in: Oberbayerisches Volksblatt v. 06.02.1991, S. 13. 2. Eine Idee wird zur Waffe. Luftschlacht über England – Zusammenbruch des Dritten Reiches, ebd. v. 08.02.1991, S. 13. 3. Die UFOs sind da! Aus Realität wird Fiktion – Flugscheibe und UFO-Wahn; ebd. v. 12.02.1991, S. 19. 4. Im Netz der Siegermächte. Trotz Geheimhaltung und Material-Schwierigkeiten – Epp macht weiter; ebd. v. 14.02.1991, S. 11. 5. Flop statt Sensation. Trotz aller Mühen – Pleite auf der internationalen Verkehrsausstellung; ebd. v. 20. Februar 1991, S. 15.

10 Scheiben als faszinierende Fluggeräte. Erfinder Andreas Epp auf einer Vortragsveranstaltung – Gutes Echo gefunden; in: OVB v. 30.04./01.05.1991, S. 12.

11 Dipl.-Ing. Werner Heinzerling, Deutsches Museum, Abteilungsleiter Luft- und Raumfahrt, an J. Andreas Epp, Tannenbergsstraße 1a, 8200 Rosenheim, Aktenzeichen 4830-Hz/Schw., v. 05.08.1991, als Anlage bei Epp, Die Realität, S. 176.

Da Epp zu diesem Zeitpunkt bereits 77 Jahre alt war, lässt der Ausdruck »gelegentlich« darauf schließen, dass Heinzerling an einer weiteren Begegnung und Auseinandersetzung mit Epp nicht interessiert war. Vermutlich hatte ihn die Sichtung des Materials davon überzeugt, dass Epps Entwürfe technisch-physikalisch unsinnig waren.¹²

Epps mediale Wiederauferstehung 1991 markiert die entscheidende Wende in der Flugscheibenlegende seit 1950. Wieso Epp gerade zu diesem Zeitpunkt aus der Versenkung auftauchte, ist unbekannt. Allerdings erinnert sich der Autor der Serie, Dr. Robert Betzl, daran, dass Epp neben Erich von Däniken auch das SETI-Programm der NASA erwähnte, das der Ufologie Anfang der 1990er Jahre erneut Auftrieb verlieh.¹³

Doch deuten Indizien darauf hin, dass Epp noch einmal versuchte, an seine Werbeversuche aus den 1950er und 1960er Jahren anzuknüpfen. Offenbar suchte er erneut Sponsoren für sein Flugscheibenprojekt. Dabei besaß er den Vorteil, dass er umfassende Kenntnisse über die Flugscheibennarrative der 1950er Jahre besaß. Und er durfte rund 40 Jahre später davon ausgehen, dass diese vergessen in Pressearchiven verstaubten und ein Großteil der damaligen Journalisten und Leser wohl nicht mehr am Leben war.

Wer aber war Joseph Andreas Epp, der in den 1990er Jahren zum Meistererzähler der Flugscheibenlegende werden sollte? Laut dem durch Verschwörungstheorien zur Mondlandung bekannten Gernot L. Geise (Jg. 1945) konnte Epp als »Kronzeuge« der »Flugscheibenszene« gelten:

Etwa 1994 scharte er in Rosenheim rund zwanzig Interessierte und Gönner um sich, um eine private lose Vereinigung von an Flugscheiben Interessierten zu gründen, die ihm den Bau einer neuen Flugscheibe ermöglichen sollten, und zu deren Treffen auch Techniker und Ingenieure angereist kamen. Aus der Vereinigung wurde jedoch nichts, es gab nur einige belanglose Treffen zu Besprechungen um Verfahrensfragen, obwohl aufgrund des hohen Alters von Epp die Zeit davon zu laufen drohte. Epp schwebte vor, dass eine dreißig Meter durchmessende Flugscheibe gebaut würde, und er wollte den Flug mit ihr noch miterleben. Dabei wurde er nicht müde, deren Vorteile gegenüber herkömmlichen Flugzeugen und Hubschraubern hervorzuheben.¹⁴

12 Dr. Ralf Bülow, Berlin, hatte während seiner Tätigkeit im Museum nur ein Schreiben Epps gefunden, aufgrund dessen er um 1994/95 Kontakt zu diesem aufnahm. Möglicherweise sind diese Unterlagen jedoch nicht in den UFO-Ordnern archiviert, sondern unter einer anderen Rubrik abgelegt; Email an d. Verf. v. 03.09.2020.

13 Fernmündliche Auskunft von Dr. Robert Betzl, Rosenheim, v. 16.09.2020. Betzl hatte Epp im Zuge der Artikelserie vier- oder fünfmal in dessen Wohnung besucht, die einen verwahrlosten Eindruck gemacht habe. Epp habe nie eine Familie oder Angehörige erwähnt, allerdings auch nicht das vermutlich 1958 hergestellte »Omega-Diskus«-Modell, das offenbar verschollen ist.

14 Geise, Gernot L.: Flugscheiben: Realität oder Mythos? Gespräche mit dem Flugscheiben-Erfinder J. Andreas Epp, Peiting 2005, S. 52f. Im August 2020 erschien bei Books on Demand von Alfred H. Mühlhäuser »Joseph Epp und die reichsdeutschen Flugscheiben. Münchhausenimitator oder Kronzeuge – Mittäter – technisches Genie? Norderstedt 2020. Mühlhäuser ist offensichtlich ein Pseudonym, unter dem bei BoD schon Werke über das angebliche Überleben Hitlers publiziert wurden. Der oder die Autoren analysierten akribisch die widersprüchlichen Aussagen Epps und kamen zu dem richtigen Schluss, dass Epp lediglich ältere Presseberichte genutzt hatte. Gleichzeitig

Epps »Nachlass« wurde von Leonhard Eckardt übernommen.¹⁵ Geise zufolge existiert kein Nachlass, da Epps Wohnung nach seinem Tod von der Stadt Rosenheim als Eigentümerin sofort geräumt und die Materialien entsorgt wurden.¹⁶ Eckardt hatte zusammen mit dem Dipl.-Psychologen Heiner Gehring (1963–2004) zwei Werke publiziert, die aus dem »Nachlass« stammen sollen: »Flugscheiben aus der Sowjetunion« und »Flugscheiben über Peenemünde« (beide Schleusingen 2001). Gehring wiederum veröffentlichte mit Klaus P[eter]. Rothkugel, der 1998 den »Omega-Diskus 98« zum Patent angemeldet hatte, »Der Flugscheiben-Mythos« (Schleusingen 2001) und mit Karl-Heinz Zunneck »Flugscheiben über Neuschwabenland« (Rottenburg 2005). Gehring, nach eigenen Angaben Mitte der 1990er Jahre wissenschaftlicher Mitarbeiter der Universität Oldenburg, verstarb bereits 2004 an einer Krebserkrankung.¹⁷

Eine biographische Skizze Epps stammt von Ralf Bülow, der Mitte der 1990er Jahre Kontakt zu Epp aufgenommen hatte. 2014 publizierte Bülow anlässlich des am 11. Mai 1914 in Cuxhaven geborenen Epp den Artikel »Der Meister der Flugscheiben. Zum 100. Geburtstag Joseph Andreas Epp« und stellte darin zu Recht fest:

... Epp bleibt als einziger Flugscheiben-Erfinder biografisch fassbar [abgesehen von dem bereits 1953 verstorbenen Schriever, d. Verf.], und er ist der einzige der Gruppe, dessen Schriften von der Flugscheiben-Community gesammelt und herausgegeben wurden ...¹⁸

Allerdings basieren nahezu alle biographischen Daten Epps ausschließlich auf dessen eigenen Angaben und wurden einschließlich seines »Nachlasses« nie von dritter Seite auf ihre Echtheit geprüft. Die folgende Darstellung basiert daher auf Epps Angaben, die sich teilweise widersprechen. Als authentisch von Epp stammend können nur seine Angaben in einem Videointerview von etwa 1991/92 gelten, betitelt »Die deutschen Flugscheibenkonstrukteure. Dipl. Ing. Andreas Epp, Walther Schauburger«, dessen Epp-Teil offenbar in Rosenheim entstand und vermutlich von denselben Produzenten wie der Videofilm »UFO – Geheimnisse des Dritten Reichs« erstellt wurde und der bis heute vom

wird suggeriert, dass insbesondere die Schilderungen Georg Kleins auf Tatsachen beruhen und es daher deutsche Flugscheiben gegeben habe. Im September 2020 erschien von Mühlhäuser »Deutsche Flugscheibenkonstrukteure im Zweiten Weltkrieg. Phantome, Lügner, Versager oder erfolgreiche Luftfahrt-pioniere?« Norderstedt 2020, in dem von der Existenz deutscher Flugscheiben schon 1943 ausgegangen wird; S. 165.

15 Heiner Gehring, Dipl.-Psychologe, Jg. 1963, verstorben im Juli 2004, beschäftigte sich seit Jahren mit esoterischen Themen wie der Hohlwelttheorie oder »Mind-Control«. Angeblich arbeitete er am Nachlass Epps, den sein Co-Autor Leonhard Eckhardt besitzt; Nachruf von Anke Herrmann auf Heiner Gehring, www.buegerwelle.de; Zugriff v. 26.08.2020. Eckhardt, Bad Endorf, bestätigte dem Verfasser, eine Art Nachlass Epps zu besitzen; fernmündliche Auskunft v. 27.09.2020.

16 Fernmündliche Auskunft Geise v. 02.09.2020.

17 Laut Klappentext von Bahn, Peter/Gehring, Heiner: Der Vril-Mythos. Eine geheimnisvolle Energieform in Esoterik, Technik und Therapie, Düsseldorf 1997. Nach Auskunft der Personalabteilung der Carl von Ossietzky-Universität Oldenburg v. 16.09.2020 ist Gehring dort nicht nachweisbar.

18 Bülow, Der Meister der Flugscheiben.

Sternentorverlag, aktueller Sitz Zittau, vertrieben wird.¹⁹ Als authentisch können auch Epps Angaben in der Artikelserie des »Oberbayerischen Volksblatts« von Betzl gelten, da Epp eng mit dem Autor zusammenarbeitete.

Fest steht das Epp am 11. Mai 1914 in Cuxhaven, damals Teil des Bundesstaates Hamburg, geboren wurde. Nachweisbar ist, dass ein Josef Epp, offensichtlich der Vater, in Hamburger Adressbüchern der 1920er Jahre als Sänger verzeichnet ist.²⁰ Nach Epps Darstellung im »Oberbayerischen Volksblatt« war er zwölf Jahre Konstrukteur bei der Wehrmacht gewesen und hatte während seiner Dienstzeit aus Protest gegen Schikanen von Vorgesetzten einen Suizidversuch unternommen. Da dies als Selbstverstümmelung galt, bezog er angeblich aus diesem Grund keine Rente. Mit zehn Jahren, also 1924, habe er sich für die Fliegerei zu interessieren begonnen und 1928 auf einer Flugschau in Hamburg den Kunstflieger Ernst Udet kennengelernt. Dieser angebliche Kontakt spielte später in Epps Flugscheibennarrativ eine wichtige Rolle. Am 18. September 1936 trat er in der Luftwaffe als Freiwilliger seinen Dienst an, 1940 wurde er flugtechnischer Lehrer. In Stade entwickelte er die Idee eines »scheibenförmigen Flugkörper[s]«. Entsprechende Pläne habe er an das Reichsluftfahrtministerium gesandt und von dort den Auftrag erhalten, ein Modell anzufertigen. Das Modell habe er dann von Hamburg aus per Einschreiben an den nunmehrigen General Udet ins Ministerium gesandt, den er ja angeblich 1928 in Hamburg kennen gelernt hatte.²¹

Ursprünglich beim Kampfgeschwader 26 in Norwegen eingesetzt, wurde Epp auf die griechische Insel Milos versetzt und beging dort am 26. Mai 1942 einen Suizidversuch, indem er sich mit einer Pistole in die Brust schoss, aber überlebte. Angeblich zu fünf Jahren Kerker verurteilt, wurde er begnadigt und in ein Strafbataillon zbV in Italien versetzt.²² 1945 wurde er in Ochsenfurt von der 22. US-Infanteriedivision »verhaftet« und nachrichtendienstlich verhört, wobei er seine Flugscheiben-Erfindung verheimlichte. 1946 begann er angeblich mit Modellversuchen für einen »Fliegenden Ring«.

Tatsächlich nachweisbar ist ein öffentlicher Auftritt Epps 1953 in Hamburg. Epp hatte ein »Delta-Düsenjägermodell« mit der Bezeichnung »HH 02 K 53« konstruiert, das er auch als »Pfeilflügelflugzeug« bezeichnete, obwohl ein Pfeilflügler sich von einem Deltaflügler unterscheidet.²³ Im August 1953 wurde das »HH 02 K 53«-Modell auf dem Flughafen Fuhlsbüttel mit einem Raketenantrieb vorgeführt. Von dem Probeflug existiert

19 Die deutschen Flugscheibenkonstrukteure. Dipl. Ing. Andreas Epp, Walter Schaubberger. Teil 1 enthält das Interview mit Epp, Länge ca. 30 min., und ist auf dem Videoportal dailymotion eingestellt; www.dailymotion.com; Zugriff v. 02.09.2020. Walter Schaubberger war der Sohn des Erfinders Viktor Schaubberger (1895–1958).

20 Hamburger Adressbuch, Ausgaben von 1924, 1928. 1930 ist Epp nicht mehr verzeichnet.

21 Papierflieger und Möwen. Schicksalhafte Begegnung mit »des Teufels General« Ernst Udet; in: Oberbayerisches Volksblatt v. 06.02.1991, S. 13.

22 Eine Idee wird zur Waffe. Luftschlacht über England – Zusammenbruch des Dritten Reiches, ebd. v. 08.02.1991, S. 13.

23 Ebd., S. 108.

eine kurze Wochenschauaufnahme in »Welt im Bild« Nr. 61/1953 vom 25. August.²⁴ Zwar konnte Epp damit die Konstruktion eines flugfähigen Flugzeugmodells nachweisen – nur hatte der Deltaflügler keinerlei Ähnlichkeit mit einer Flugscheibe, sondern sah aus wie ein konventionelles Düsenflugzeug.²⁵ Die Hamburger Illustrierte »Der Stern« brachte unter dem Titel »Im Netz alliierter Verbote« eine kleine, allerdings gut bebilderte und wohlwollende Notiz über Epps Versuch. Es wurde deutlich, dass Epp auf der Suche einem Sponsor war, der ihm für 5.000 DM ein Ganzmetallmodell finanzieren würde. Von einem Flugscheibenprojekt ist in dem Artikel keine Rede.²⁶

Doch Epp fand weder im In- noch im Ausland Sponsoren für seine Projekte. 1957 arbeitete er laut »Oberbayerischer Volkszeitung« in Bremerhaven als Schiffsreiniger und Schweißer, um Geld für seinen nunmehrigen »Omega-Diskus« zu verdienen und meldete ihn 1958 zum Patent an (siehe oben). Im Juni 1958 veranstaltete er offenbar in Bremerhaven eine Modellbauausstellung mit dem Titel »Die erste fliegende Untertasse der Welt«. Die Ausstellung wurde – immer nach Epps Angaben – auch von Generalmajor a. D. Walter Dornberger, dem Ufologen George Adamski, dem Kunstmaler und Ufologen Karl Veit sowie Albert Speer besucht, die Epp ihre Anerkennung ausgesprochen hätten.²⁷ Zumindest im Fall Speer ist dies ausgeschlossen – er befand sich bis 1966 in alliierter Haft.²⁸

In der bereits erwähnten Videoaufnahme mit unbekannten Interviewern von etwa 1991/92 erklärte Epp, dass er sein im besetzten Norwegen angefertigtes Flugscheibenmodell mittels eines Transportflugs nach Hamburg gebracht habe. Dort sei es von einer nicht näher bezeichneten Dienststelle an Udet im Reichsluftfahrtministerium weitergeleitet worden. Udet habe das Modell dann zur Erprobung nach Peenemünde gesandt. Habermohl und Schriever hätten sein Modell erhalten. Während Habermohl seine Grundkonstruktion übernommen habe, habe Schriever sie umkonstruiert. Ein zweites Modell – es ist unklar, ob Epp dies auch auf sich bezieht – sei von Miethe und Belluzzo in Breslau für den Bau einer 42-Meter-Flugscheibe benutzt worden. Diese sei dann »auf einem Richtstrahl mit unbekannter Sendeskala« – eine technisch völlig sinnlose Aussage – nach Spitzbergen geflogen, wo sie »aufgestoßen« sei und nicht mehr den Rückflug nach Rechlin (!) antreten konnte. Im November/Dezember, gemeint ist offenbar

24 Welt im Bild 61/1953, Laufzeit 0.05.37.14h-0.06.09.07; www.filmothek.bundesarchiv.de; Zugriff v. 01.09.2020.

25 Standbilder bei Epp, Die Realität, S. 113ff.

26 Im Netz alliierter Verbote, in: Der Stern, H. 39 v. 23. August 1953 ohne Seitenangabe; Kopie des stern-Archivs, Hamburg.

27 Im Netz der Siegermächte. Trotz Geheimhaltung und Material-Schwierigkeiten – Epp macht weiter; ebd. v. 14.02.1991, S. 11.

28 Flop statt Sensation. Trotz aller Mühen – Pleite auf der internationalen Verkehrsausstellung; ebd. v. 20. Februar 1991.

1944, habe er dann in den Bergen nahe Prag mit einer »Leica A« eine Flugscheibe aufgenommen, obwohl die eigentlichen Probeflüge erst im Februar stattgefunden hätten.²⁹

Allein in dieser Interviewsequenz verwickelte sich Epp, der aus unbekannten Gründen, möglicherweise krankheits- und/oder altersbedingt, erhebliche Artikulierungsschwierigkeiten hatte, in mehrere Widersprüche. Das Foto, das im Interview einmontiert und auch in »Die Realität ...« reproduziert wurde, ist angeblich die einzige authentische Aufnahme einer Flugscheibe aus dem Zweiten Weltkrieg. Wann und wo diese Aufnahme tatsächlich entstand, ist unbekannt. Dass Epp sich als eigentlicher Erfinder der Flugscheiben sah, geht auch aus seiner Schilderung in der »Oberbayerischen Volksblatt« hervor.³⁰ Definitiv war das Foto bereits 1991 in Epps Besitz.³¹

Epps »Omega-Diskus« von 1958 wies tatsächlich eine reine Scheibenform auf. »Omega« ist kreisrund und besitzt weder Bug noch Heck. Erstaunlicherweise besteht zwischen Fotos des Modells und einer Konstruktionszeichnung ein gravierender Unterschied. Das Modell weist acht im Rumpf integrierte Rotoren auf. Über der Pilotenkanzel befindet sich zentriert ein zweiblättriger Rotor, der sich über die gesamte Breite des Flugkörpers erstreckt. Auf der Zeichnung besitzt der Rotor jedoch an beiden Enden ein Strahltriebwerk.³²

Epps von Geise herausgegebene Autobiographie endet abrupt mit der Darstellung des »Omega-Diskus«. Erstaunlicherweise fehlen Epps Bemühungen zur Teilnahme an der IVA 1965 als auch seine Erwähnung in Westphals »UFO«-Buch von 1968, wodurch Epp tatsächlich eine bundesweite Aufmerksamkeit erfahren haben dürfte. Auch fehlt jegliche Angabe über sein Privatleben.³³ Epp verstarb am 3. September 1997 in bescheidensten Verhältnissen. Bülow, der ihn 1995 besuchte, erinnert sich eine Sammlung von Zeitungsartikeln über Schriever, Habermohl u.a. sowie mindestens eine Videokassette aus rechtsradikalen Kreisen.³⁴ Vermutlich handelte es sich dabei um die oben erwähnte

29 Interviewausschnitt »Andreas Epp – Nazi UFO myth« auf youtube.com, Länge 0.02.58h; Zugriff v. 07.09.2020. Dieser Ausschnitt gehört zu einem weit umfangreicheren Interview, das wiederum in Teilausschnitten auf dailymotion.com eingestellt ist und ca. 30 Min. umfasst. Dieser Ausschnitt ist im dortigen Interview nicht enthalten, in dem zweimal aus dem Off die Stimme des Interviewers mit einem österreichischen Akzent zu hören ist.

30 Eine Idee wird zur Waffe, OVB.

31 Fernmündliche Auskunft v. Dr. Robert Betzl v. 16.09.2020.

32 Ebd., S. 125, 128.

33 Nach Auskunft von Uwe Jürgensen, Stadtarchiv Bremerhaven v. 04.09.2020, verließ Epp die Familie im Oktober 1958 und konnte erst 1959 in Hamburg ausfindig gemacht werden. Nach Auskunft des Stadtarchivs Rosenheim v. 17.09.2020 war Epp zum ersten Mal, wenn auch nur kurzfristig, in Rosenheim gemeldet. Am 27. Mai 1965 heiratete er, wurde aber im Juli 1966 geschieden und zog nach Hamburg zurück, war aber 1967 erneut in Rosenheim bis 1971, wo sich seine Spur verliert und er polizeilich gesucht wurde. 1976 kehrte er nach Aufhalten in Südfrankreich, Italien und der Schweiz endgültig nach Rosenheim zurück und war offenbar als Handelsvertreter für Waschmaschinen tätig.

34 Bülow, Der Meister der Flugscheiben.

»Dokumentation« »UFO – Geheimnisse des Dritten Reichs«, in der auch Teile des oben erwähnten Videointerviews mit Epp einmontiert sind.

Mit der Artikelserie des »Oberbayerischen Volksblatts« gelang Epp der Jahrzehnte vorher missglückte Mediencoup. Vermutlich durch das »OBV« wurden die Autoren Norbert Jürgen-Ratthofer (andere Schreibweisen Norbert Ratthofer, Norbert-Jürgen Ratthofer oder auch Rathofer) und Ralf Ettl auf ihn aufmerksam, die dann offensichtlich unter Mitwirkung des Sternentorverlags von Gerhard Burde um 1992 die Videointerviews mit Epp erstellten. Die Interviews wurden in den einstündigen Videofilm »UFO – Geheimnisse des Dritten Reichs« montiert. War diese aufwendige und hochpreisig vermarktete Videoproduktion³⁵ zuerst für einen kleinen Kreis vermutlich von UFO-Interessierten bestimmt gewesen, sollte sie nach und nach durch das neue Medium Internet weltweit Verbreitung finden. Der Videofilm wurde nach Angaben der Deutschen Nationalbibliothek 1992 durch den Hamburger Sternentorverlag produziert, laut Abspann von der Royal Atlantis Film GmbH in Kirchheim und der Medien Gruppe Austria (MAG) in Stetten/Österreich. Das Drehbuch stammte laut Abspann von Jürgen Rathofer und Ralf Ettl, die aufwendige Animation von dem bekannten Trickspezialisten Bernd Angerer, der auch den Blockbuster »Titanic« (USA 1998, Regie: James Cameron) animierte.³⁶ Kontaktadresse für »UFO Fanpost und Sponsoren« war die »Akademie der Sterngeborenen« mit einer Postfachadresse in Kössen/Österreich.³⁷ Der Film wird bis heute (Stand 2020) als DVD über amazon.de bzw. den Sternentorverlag vertrieben.

Die Autoren suggerierten, dass deutsche Flugscheiben nicht nur in der Antarktis operieren könnten, sondern auch im Weltraum, konkret, im Bereich des Sterns Aldebaran. Die esoterischen Komponenten von Ettl/Ratthofer wurden schon intensiv von dem britischen Historiker und Religionswissenschaftler Nicholas Goodrick-Clarke untersucht, anschließend von dem deutschen Religionswissenschaftler Julian Strube. Durch die Publicity, die Andreas Epp in den 1990er Jahren erhielt, gelang ihm posthum ein Coup, als

35 Der Kaufpreis betrug seinerzeit 49,00 DM zuzüglich 6,90 DM Porto; Angaben nach dem Cover der DVD-Edition von 2020.

36 Vgl. Eintrag »Bernd Angerer«; www.imdb.com. Nach Angaben von Angerer stammten die grafischen Vorlagen für die animierten Flugscheiben von Ratthofer und Ettl. Beide hätten die Thematik sehr ernst genommen, die Produktionsarbeiten zogen sich über Jahre hin. Er datiert seine Mitarbeit auf den Zeitraum 1989/90. Ihn interessierte an dem Filmprojekt die UFO-Thematik und die tricktechnischen Herausforderungen; Email v. 20.09.2020.

37 UFO – Geheimnisse des Dritten Reichs, D 1992, keine Regieangaben. Das Drehbuch stammte von Ralf Ettl und Jürgen Rathofer. Laut Abspann fand die »esoterische Beratung« durch die Freie Autoren-gemeinschaft der Lichtmedien statt. Sprecher waren Ernst Harmannstein und Wolfgang Pampl. Der an der Produktion beteiligte Sternentorverlag wurde 1989 von dem Verleger, Autor und Produzenten Gerhard Burde alias (Elias) Gerhard von Attiqua gegründet und befindet sich aktuell (2021) in Zittau, aber offenbar nicht mehr in Burdes Besitz. Die Burde gehörige Royal Atlantis Film & Royal Templar Bibliothek befindet sich in Übersee (Chiemgau) und war als Royal Atlantis Film ebenfalls an der Produktion des Films beteiligt; vgl. Eintrag: »Gerhard von Attiqua (Burde)« <http://yumpu.com>; Zugriff v. 23.01.2021.

die »Bild«-Zeitung am 6. Dezember 2004 verkündete »Hitler ließ UFOs bauen« und Epp als deren Erfinder benannte. Mit diesem Artikel war das »Nazi-UFO« endgültig medial etabliert.³⁸ Um so deutlicher stellt sich die Frage nach der »Realität der Flugscheiben«.³⁹

Epps »Omega-Diskus« wurde am 28. April 1998, also rund ein halbes Jahr nach seinem Tod, am 3. September 1997 von Klaus Peter Rothkugel, wohnhaft in Bad Nauheim, als »Omega-Diskus 98« als Patent angemeldet. Laut Beschreibung soll die Flugscheibe eine höhere Geschwindigkeit und eine höhere Traglast besitzen als ein Hubschrauber und durch eine »mehrfach redundante künstliche Fluglagesteuerung stabilisiert« werden. Zum Antrieb sollen Düsentriebwerke dienen. »Omega« sei sowohl zivil als auch militärisch verwendbar, für den Personen- wie auch den Lastentransport.⁴⁰

Doch Epps größter Mediencoup erfolgte posthum. Am 6. Dezember 2004 titelte die »Bild-Zeitung«: »War das die sagenhafte Wunderwaffe? Hitler ließ heimlich Ufos bauen« und präsentierte den sieben Jahre zuvor Verstorbenen als Ingenieur und Erfinder der Flugscheiben vom Typ »V 7«. Auf Seite 5 erfuhren die Leser im Artikel von Peter Michalski: »Hitlers geheime UFO-Pläne. So wollte er im letzten Moment noch den Krieg gewinnen« Einzelheiten. Der TV-Sender »Discovery« offenbare neue »größtenwahnsinnige Details«, ein geheimes »Fliegende Untertassen-Programm der Nazis«. Die Sendung solle am 18. Dezember 2004 ausgestrahlt werden. Der junge Ingenieur Epp habe die Idee zur »V 7« gehabt, die ihm jedoch gestohlen wurde. Als in den Skoda-Werken ein Prototyp gebaut wurde, sei er heimlich nach Prag gefahren und beobachtete ein »merkwürdiges Objekt« ohne Flügel. Als Quelle nannte Michalski den »Historiker« Henry Stevens – also den notorischen US-amerikanischen Flugscheibenmythologen. Die SS habe 15 Prototypen gebaut; Hitler sei 1944 nach Italien gereist und dort die Wunderwaffe Mussolini präsentiert. Als Zeuge wurde ein »Rüstungsberater« Mussolinis erwähnt, Luigi Romersa, angeblich 84 Jahre alt. Danach hätte laut »Bild« Romersa schon mit 24 Jahren eine führende Stelle im zusammengeschrumpften faschistischen Italien der Republik von Salò einnehmen müssen.⁴¹ Doch die Wunderwaffe habe aus technischen Gründen nicht funktioniert und konnte aufgrund des Kriegsendes nicht fertig gestellt werden. Allerdings hielt sich »Bild« noch eine Hintertür für die weitere Mythologisierung von Hitlers »UFOs« offen:

38 O.V.: Hitler ließ heim UFOs bauen, in: Bild-Zeitung v. 6. Dezember 2004, S. 1. Peter Michalski: Hitlers geheime UFO-Pläne. So wollte er im letzten Moment noch den Krieg gewinnen; ebd., S. 5.

39 So der Titel von Epp, J[oseph]. Andreas: Die Realität der Flugscheiben, Peiting 2002.

40 Deutsches Patent- und Markenamt, Patent DE 000019818945 A1; <www.depatistnet.dpma.de>, Zugriff v. 17.01.2018.

41 Tatsächlich war Romersa 1917 geboren, also 1944 27 Jahre alt und lediglich Kriegsberichterstatter und kein »Rüstungsberater« des »Duce«. Romersa starb 2007, veröffentlichte jedoch noch kurz vor seinem Tod »Le armi segrete di Hitler« (»Hitlers Geheimwaffen«), Milano 2005. Darin erwähnt er deutsche Flugscheiben und Schriever als Konstrukteur, aber weder Klein, Sautier, Habermohl, Miethe, Epp oder selbst Belluzzo; S. 139ff.

Aber bis heute halten sich Gerüchte, der deutsche Konstrukteur Epp habe sein bei Skoda entwickeltes UFO nach Kriegsende im Auftrag der CIA gebaut ...⁴²

Man darf davon ausgehen dass Andreas Epp, ein Baron Münchhausen des 20. Jahrhunderts, diese späte Ehrung in Deutschlands auflagenstärkster Tageszeitung größte Freude bereit hätte.

4.2 Exkurs: Ernst Zündels »UFOs. Nazi Secret Weapon?« als Startschuss in den esoterischen Neonazismus

Der 1957 nach Kanada ausgewanderte Grafiker Ernst Zündel (1939–2017) war ein neo-nazistischer Propagandist, der 2007 in Deutschland wegen Volksverhetzung zu einer fünfjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurde.⁴³ Nach Goodrick-Clarke instrumentalisierte er das UFO-Phänomen für seinen neo-nazistischen Geschichtsrevisionismus.⁴⁴ Dieser Einschätzung schließt sich auch Julian Strube an: Wie kein anderes Werk habe Zündels »UFOs. Nazi Secret Weapon?« den Eingang der Flugscheibenlegende in den esoterischen Neonazismus befeuert:

Zündel und [Willibald] Mattern gehörten zu den einflussreichsten neonazistischen Autoren, die UFOs mit dem »Dritten Reich« und den Geschichten von geheimen deutschen Basen, in die sich die NS-Eliten geflüchtet hätten, in Verbindung brachten.⁴⁵

Bedauerlicherweise ist Strubes einziger Quellennachweis für diese These lediglich Goodrick-Clarke und nicht Zündels Werk selbst.⁴⁶ Die Genese von Zündels UFO-Buch ist undurchsichtig. Zündels eigentümliches Interesse für eine »nationalsozialistische UFO-Forschung« verwunderte die Autoren seiner biographischen Skizze ebenfalls, nach denen der Grafiker auch »UFO-Modelle« angeblicher deutscher Fluggeräte vertrieb.⁴⁷

Nach Goodrick-Clarke stammt die Urfassung von Zündels UFO-Buch von dem in Chile lebenden deutschen Einwanderer Willibald Mattern und war dort 1967 in Santiago de Chile unter dem Titel »UFOs: Unbekannte Flugobjekte? Letzte Geheimwaffe des Dritten

⁴² Michalski, Peter: Hitlers geheime UFO-Pläne. So wollte er im letzten Moment noch den Krieg gewinnen, in: Bild-Zeitung v. 06.12.2004, S. 5.

⁴³ Vgl. Eintrag Ernst Zündel (Pseudonym Christof Friedrich), in: Grumke, Thomas/Wagner, Bernd (Hg.): Handbuch Rechtsradikalismus. Personen – Organisationen – Netzwerke vom Neonazismus bis in die Mitte der Gesellschaft, Opladen 2002, S. 345ff. Schönmann, Jochen: Höchststrafe für Zündel nach bizarrem Prozess, in: Der Spiegel v. 15.02.2007, www.spiegel.de, Zugriff v. 19.08.2021.

⁴⁴ Goodrick-Clarke, Black Sun, S. 159.

⁴⁵ Strube, Julian: VRIL. Eine okkulte Urkraft in Theosophie und esoterischem Neonazismus, München 2013, S. 165, Anm. 192.

⁴⁶ Goodrick-Clarke, Black Sun, S. 157–161.

⁴⁷ Grumke/Wagner.

Reiches« verlegt worden. Mattern hatte sich insbesondere auf Szabós »Hitler esta vivo« und die Gerüchte um die angebliche Flucht deutscher U-Boote 1945 in die Antarktis bezogen.⁴⁸ Eine derartige Originalausgabe ist bibliographisch jedoch nicht nachweisbar. Soweit bekannt, erschien Zündels englische Ausgabe 1974 in Toronto in seinem Selbstverlag Samisdat, doch nach Grumke/Wagner wurde Samisdat Publishers Ltd. erst 1976 gegründet.⁴⁹ Auch die Autorschaft ist dubios. Angeblich erschien das Buch zuerst unter Zündels Pseudonym Christof Friedrich alias Mattern Friedrich alias Willibald Mattern.⁵⁰

Das Bemerkenswerteste an Zündels Buch ist der Titel. Der UFO-Begriff wird durchgängig verwendet anstatt »Flugscheibe« (englisch: »flying disc«), so in der Passage »Germany had U.F.O.'s as early as 1940«.⁵¹ Daraus lässt sich schließen, dass Zündel durch seine Begriffswahl bewusst von der UFO-Welle Mitte der 1970er-Jahre profitieren wollte:

In dieser Zeit erzielten die Bücher von Erich von Däniken, Robert Charroux, Raymond Drake und anderen über Götter, antike Astronauten und Fliegende Untertassen in zahlreichen Sprachen weltweit Auflagen. Das weit gestreute UFO-Phänomen wurde zunehmend von religiösen Sekten adaptiert ... Zündel beutete diese neue Stimmung zum Vorteil eines neonazistischen Revisionismus aus. Der Hitler-Überlebensmythos, UFOs und geheime Nachkriegs-Nazibasen in der Antarktis waren fantastische und sensationelle Themen für seine nächsten Samisdat-Bücher. Schließlich ... würde er behaupten, dass die Nazis außerirdischer Herkunft seien oder von dort geführt würden.⁵²

Nach Kevin McClure, einem Autor von Sachbüchern über paranormale Themen, veröffentlichte Zündel auf seiner Website »Zundelsite« im Dezember 1998 seine Version der Werkgenese:

⁴⁸ Goodrick-Clarke, *Black Sun*, S. 158ff.

⁴⁹ Grumke/Wagner. Samisdat = Russisch für Selbstverlag, war im Ostblock die Bezeichnung für selbst produzierte und illegal vertriebene Untergrundliteratur. Vgl. auch Eintrag »Samisdat«, in: Sachs, *The UFO Encyclopedia*, S. 277.

⁵⁰ Zündel, Ernst: *UFOs. Nazi Secret Weapon?* O.O., o.J. Das Buch wird von amazon.de ohne Impressum vertrieben und von amazon.de in Großbritannien ohne ISBN produziert. Für das vorliegende Buch wurde die frei im Handel erhältliche englische Ausgabe unter der Autorschaft von Ernst Zündel verwendet: »UFOs. Nazi Secret Weapon?«

⁵¹ Ebd., S. 52.

⁵² »At this time, the books of Erich von Däniken, Robert Charroux, Raymond Drake and others about gods, ancient astronauts and flying saucers were achieving worldwide sales in several languages. The wide-spread UFO phenomenon was increasingly being co-opted by religious sects ... Zündel exploited this new mood for the purposes of neo-Nazi revisionism. The Hitler survival myth, UFOs and secret postwar Nazi bases in Antarctica provided fantastic and sensational topics for his next Samisdat books. Eventually ... he would claim that the Nazis had extraterrestrial origins or guidance«, Goodrick-Clarke, *Black Sun*, S. 158f. Walter Raymond Drake (1913–1989) publizierte ab 1964 diverse Werke über außerirdische Raumfahrer, die in der Antike als Götter verehrt worden seien, so z.B. »Gods or spacemen?« (Amherst, WIS 1964).

Ich habe bemerkt, dass ich mit diesem Thema (den UFOs, d. Verf.) ein potentes Publicity-Werkzeug entdeckt habe, das mir viel kostenlose Zeit auf Radio- und Fernsehprogrammen einbringen würde, um andere, politisch inkorrekte Themen an großes Publikum heranzutragen ... Das Geld, das ich durch die UFO-Bücher verdiente, investierte ich in die Büchlein – »Die Auschwitz Lüge«, eine Übersetzung von »The Auschwitz Lie« ...⁵³

Zündels Buch verfügt weder über ein Inhalts- noch ein Literaturverzeichnis; die letzten zehn Seiten sind schlicht ein Abdruck von Presseartikeln über UFO-Meldungen von etwa 1952 bis 1965.⁵⁴ Es ist durchgehend bebildert und verwendet, abgesehen von bekannten UFO-Aufnahmen, zahlreiche Flugscheibengrafiken aus der deutschen Presse der 1950er Jahre. Eine Hauptquelle Zündels ist, wie kaum verwunderlich, Lusars »Deutsche Waffen und Geheimwaffen«. Lediglich in den direkt von Lusar übernommenen Textpassagen wird überhaupt der Begriff »flying disc« also »Flugscheibe« verwendet. Auf den ersten Seiten wird nur allgemein die NS-Weltanschauung abgehandelt, dann folgt die Darstellung deutscher »Geheimwaffen« wie der »V1« und »V2«. Der dazugehörige Text wurde einschließlich der Schattenrisse deutscher Flugzeugtypen und Waffensysteme offensichtlich schlicht aus dem Werk von Kens/Nowarra (1961/1972) »Die deutschen Flugzeuge« kopiert.⁵⁵ Da Lusar Epp in keiner der sechs Auflagen erwähnte, tritt der Rosenheimer auch bei Zündel nicht in Erscheinung.⁵⁶ Redaktionsschluss des UFO-Buchs war offensichtlich Herbst 1974.⁵⁷ Vermutlich deshalb wurde später daraus geschlossen, dass es auch 1974 veröffentlicht wurde. Definitiv stammt das Manuskript aus der Zeit vor dem Mauerfall im November 1989; der Text enthält keinen Hinweis auf Ereignisse oder Publikationen nach 1974. Völlig unklar ist, wie und wann das Buch, gleich ob auf Deutsch oder Englisch, in Deutschland verbreitet wurde.

Nun brauchte Zündel zwangsläufig eine halbwegs plausible Erklärung dafür, dass zwar alle möglichen deutschen »Geheimwaffen« und hochkarätigen Wissenschaftler in alliierte Hände gefallen waren, nur eben keine »UFOs« und deren Konstrukteure. Zündels Erklärung, dass die Alliierten vor lauter Siegerlaune schlicht blind waren und die »UFOs« und ihre angeblich genialen Konstrukteure beim »Beutemachen« (*booty hunting*) übersahen, dürfte nicht einmal die rechtsextreme Klientel überzeugt haben, für die Zündel generell publizierte.⁵⁸ Auf Grundlage eines Berichts des chilenischen Magazins »Zig Zag« aus Santiago de Chile vom 16. Januar 1948 wird eine Flucht Hitlers über das noch deutsch besetzte Dänemark und Norwegen nach Südamerika geschildert.⁵⁹ Danach hatte ein Flugkapitän Baumgart Adolf Hitler und Eva Braun sowie einige Freunde

53 McClure, Kevin: Der Nazi-UFO-Mythos, S. 5; www.ufo-information.de; Zugriff v. 30.10.2020.

54 Zündel, UFOs, S. 147–159.

55 Ebd., S. 18f. Kens/Nowarra, Die deutschen Flugzeuge.

56 Ebd.

57 Darauf lässt der angebliche Schriftwechsel vom Juni 1974 schließen; S. 62f.

58 Zündel, UFOs, S. 33.

59 Ebd., S. 38f.

vom Berliner Flughafen Tempelhof nach Tondern in Dänemark geflogen, von wo aus sie mit einer anderen Maschine nach Kristiansund in Norwegen transportiert wurden. Von dort aus seien sie mit einem U-Boot-Konvoi nach Südamerika gereist. Als weitere Quelle wird hier skurrilerweise Matterns »UFO. Letzte Geheimwaffe des III. Reiches«, S. 50–51 angegeben – er sich also unter Pseudonym selbst zitierte.⁶⁰

Die Darstellung der Flugscheibenlegende beginnt auf Seite 59 und folgt durchgehend Lusars »Deutsche Waffen und Geheimwaffen« und damit der westdeutschen Presseberichterstattung der 1950er Jahre. Ein weiterer Abschnitt thematisiert die »Flucht« der deutschen U-Boote »U-530« und »U-977« in die Antarktis, wobei eine Landkarte der Antarktis aus Szabós »Hitler esta vivo« benutzt wird.⁶¹ Nach einem Exkurs über eine angebliche deutsche Atombombe werden die deutsche Antarktis-Expedition von 1938 und die Byrd-Expedition von 1947 thematisiert.⁶² Daraus folgert Zündel, dass das UFO-Phänomen lediglich der Vertuschung deutscher UFOs diene, die eines Tages Rache nehmen könnten: »After all, if the Nazis are still around, would it not be logical and natural for them to take revenge one day? With U.F.O. power!«⁶³

Eine nahezu satirische Passage findet sich ab Seite 58, wo das Werk von »Prof. Dr. (gentium) Dr. Ing.« Franz Philipp »Deutscher Raumflug ab 1934. Ein unbequemes Buch« (2. Aufl. Berlin 1970) einschließlich des Buchcovers vorgestellt wird. Bei Professor Philipp handelte es sich offensichtlich um den Spandauer Dipl.-Ing. Franz Philipp, der bereits 1952 einen FRALI-Fahrradhilfsmotor zum Patent anmeldete.⁶⁴ Philipp behauptete, mit seinem »UFO-Frali I« am 29. September 1938 bei Katholisch-Hennersdorf im Kreis Lauban/Schlesien mit Sonnenstrahl-Triebwerken lautlos in den Weltraum gestartet zu sein.⁶⁵ 1934 habe er Udet kennen gelernt und sei mit diesem zum Mond geflogen, auch sei Göring einmal an Bord gewesen.⁶⁶ Der Ufologe Hans-Werner Peiniger bezeichnete das Werk 1993 als phantasievolle Darstellung eines Außenseiters.⁶⁷

Letztlich erfand Zündel nichts Neues. Neu war die Verknüpfung der »konventionellen« deutschen Flugscheibenlegende der 1950er Jahre mit dem bizarren Fluchtnarrativ führender Nazis, Wissenschaftler und Militärs auf U-Booten zu einem Stützpunkt in der

60 Ebd., S. 42. Der oder die Autoren sprechen von Matterns deutscher Version der »U. F.O. story«; S. 43.

61 Ebd., S. 73.

62 Ebd., S. 87–100.

63 Ebd., S. 100.

64 Vgl. Liste von Modellbaumotoren; Franz Philipp, Frali-Dieselmotor, 1951, 1,4 Kubikzentimeter; www.paul-hucke-archiv-antik.de Zugriff: 16.07.2020. 1956 meldete er eine Brennkraftmaschine für den Zweitaktbetrieb an; Hinweis von Dr. Ralf Bülow, Berlin.

65 Zündel, UFOs, S. 59.

66 Philipp, Franz: Deutscher Raumflug ab 1934. Ein unbequemes Buch, 2. Aufl. Berlin 1970, S. 10, 37. Eine erste Auflage ist nicht nachweisbar.

67 Peiniger, Hans-Werner: Deutsche bereits seit 1934 auf dem Mond? In: *jufoc – Journal für UFO-Forschung*, H. 8, 5/1993, S. 135–138. Das bizarre Werk wurde 1970 von der TU Hannover erworben. Im Bibliotheksexemplar ist ein Brief Philipps an die Bibliothek eingebunden, in dem er behauptete, mit seiner Crew auf dem Mond gelandet zu sein.

Antarktis, wie es Szabó in »Hitler esta vivo« schon 1947 kolportierte. Beide Erzählstränge wurden nun mit dem UFO-Phänomen kombiniert, das in den USA just Mitte der 1970er Jahre seine Renaissance erlebte.

Auf Grundlage dieses Amalgams suggerierte Zündel, dass UFOs keine außerirdischen Flugobjekte seien, die »mit ein paar Hillbillies in Mississippi Katz und Maus spielen« und fragte rhetorisch, ob es nicht Nazi-Geheimstützpunkte in der Antarktis gäbe. Auch wurden Anspielungen auf Heß, Hitler und die Thule-Gesellschaft gemacht.⁶⁸ War Hitler ein Außerirdischer, um die westliche Zivilisation von ihrer degenerierten Selbstauslöschung zu bewahren, und sei es durch Krieg? Stand dafür ein »letztes Bataillon« bereit? Würden »Saucer Nazis« strategisch wichtige Anlagen militärisch besetzen?⁶⁹

Es bleibt letztlich offen, wer konkret die Rezipienten dieser kruden Phantasien waren. Ein Vertrieb in Deutschland ist nicht nachweisbar; Goodrick-Clarke spricht generell von einem »German Nazi underground«, der von Zündel mit Propaganda aller Art »überschwemmt« worden sei.⁷⁰ Die englische Fassung wäre selbst für diese Minderheit propagandistisch unbrauchbar gewesen. Wenn überhaupt, konnte Zündel nur auf dem angloamerikanischen Markt auf Resonanz spekuliert haben.

Sicher ist aber, dass ein britischer Autor, dem nicht vorgeworfen werden kann, NS-Propagandist zu sein, auf Zündels Grundlage offensichtlich den finanziellen Erfolg erzielte, auf den der deutsche Auswanderer möglicherweise spekuliert hatte. William Allen Harbinson (Jg. 1941) veröffentlichte Dutzende von Prosawerken und Sachbüchern, oft über den Zweiten Weltkrieg, aber auch Biographien über den Musiker Elvis Presley, den Schauspieler Charles Bronson oder die argentinische Politikerin Evita Peron.⁷¹ Offensichtlich auf Grundlage von Zündels UFO-Buch publizierte er 1980 mit »Genesis« einen quasi »antifaschistischen« Science Fiction-Roman, in dem in der Antarktis mit Hilfe von KZ-Sklavenarbeitern ein riesiger deutscher Stützpunkt erbaut wird. Im Gegensatz zu Zündels UFO-Buch war Harbinsons Werk keine graue Literatur: Angeblich erzielte allein die englischsprachige Ausgabe eine Auflage von rund 500.000 Exemplaren.⁷²

Bereits die erste Auflage von 1980 enthielt offenbar ein Nachwort, in dem Harbinson auf die Genese des Buchs einging.⁷³ Auslöser für sein Thema war angeblich eine Druckschrift einer oberflächlich seriös aufgemachten Zeitschrift namens »Brisant«. Sie sei im Mai 1978 auf der Hannovermesse an Stand 111 verteilt worden und habe zwei Artikel über die wissenschaftliche Zukunft der Antarktis und über deutsche Flugscheiben enthalten.⁷⁴ Harbinson kam zu dem Schluss, dass beide Artikel »mit großer Sicherheit«

68 Zündel, UFOs, S. 144. Zur Thule-Gesellschaft vgl. Strube, Vril, S. 134f.

69 Ebd., S. 146.

70 Goodrick-Clarke, Black Sun, S. 158.

71 Die British Library listet, Stand 2020, 28 Werke von Harbinson auf.

72 Harbinson, W[illiam]. A[llen].: Genesis, London 1980. Zur Auflagenhöhe vgl. www.risingshadow.org; Zugriff v. 29.10.2020.

73 Ebd., Nachwort, S. 565–582.

74 Ebd., S. 568.

anonym von Zündel verfasst wurden.⁷⁵ Tatsächlich sei »Brisant« ein neonazistisches Magazin gewesen, das in Hamburg hergestellt wurde.⁷⁶ Harbinson führte ein umfangreiches Literaturverzeichnis an, unter anderem auch den »Welt am Sonntag«-Artikel von 1953. Der britische Autor ging davon aus, dass zumindest ein Prototyp einer Flugscheibe im Februar 1945 in der Nähe von Kahla/Thüringen zu einem Probeflug gestartet war.⁷⁷ Ebenso hielt er die Existenz eines deutschen Stützpunkts in der Antarktis bis zum Kriegsende 1945 für möglich; als Beweis diene ihm die Kaperung drei norwegischer Walfänger durch den Hilfskreuzer »Pinguin« Mitte Juni 1940 im Südatlantik.⁷⁸

Da Harbinson auch den Aufsatz aus »Luftfahrt International« von 1975 als Quelle benutzte und möglicherweise aufgrund von Übersetzungsfehlern als Beleg für die Existenz deutscher Flugscheiben ansah, rezensierte ein Autor »v. L.« in der Zeitschrift 1983 »Genesis« in dem Artikel »Das Kuckucksei« recht spöttisch:

Nun reizt aber die geistige Verbindung von UFO-Spuk und »Hitlers Geheimwaffen« seit gut 30 Jahren die unermüdlichen Federn gewisser Autoren ebenso wie die sciencefiction-infantilen Gemüter von deren Leserschaft. Gerade in Übersee funktioniert dieses System fabelhaft (Motto: Den Nazi-Deutschen ist alles zuzutrauen). So erschien kürzlich bei der Dell Publishing Company in New York unter dem Titel »Genesis« eine wilde Geschichte, in deren Mittelpunkt »Flugkapitän Rudolph Schriever and his fellow officers on Project Saucer« stehen. Entsprungen ist diese Story der Phantasie eines gewissen Mr. W. A. Harbinson, Engländer seines Zeichens und offenbar ein cleverer Writer, der sich eines heute in der sogenannten historischen Literatur äußerst beliebter Tricks bedient. Er schwindelt das Blaue vom Himmel herunter und hängt hinten ein »Quellen«-Verzeichnis dran, das jeden Durchschnittsleser in Ehrfurcht erstarren lässt und alle Zweifel im Keime erstickt.⁷⁹

»V. L.« schrieb den anonym erschienenen Artikel von 1975 richtigerweise Hans Justus Meier zu (siehe oben). Offenbar hatte die Redaktion seit dem Erscheinen des Artikels mehrmals Anfragen zu »deutschen UFOs«, Schriever, Habermohl und Miethe erhalten und forderte die Leser nun auf, die Redaktion damit zu verschonen.⁸⁰ Harbinson nahm

75 Ebd., S. 582.

76 Eine Werbeanzeige für die Ausgabe Mai 1978 von »Brisant – Die freie Monatszeitung« findet sich in D. H. Haarmanns »Geheime Wunderwaffen 1 – Zerrbild zwischen Täuschung und Tatsachen«, Wetter 1983, S. 101. Für 2.- DM einschließlich Portokosten konnte das Magazin im Munin-Verlag erworben werden, in dem auch Haarmanns Traktat erschien.

77 Harbinson, W[illiam]. A[llen].: Projekt UFO. The Case For Man-Made Flying Saucers, Leipzig 2020 (Copyright W. A. Harbinson 1995, 2007), S. 94. Bei Kahla befanden sich 1944/45 im Walpersberg die REIHMAG-Werke, in denen unterirdisch mit Fremd- und Zwangsarbeitern die »Me 262« in Massenproduktion hergestellt werden sollte; vgl. Klaus W. Müller/Willy Schilling: Deckname Lachs. Die Geschichte der unterirdischen Fertigung der Me 262 im Walpersberg bei Kahla 1944/45, 4. Aufl. Zella-Mehlis u.a. 2002.

78 Harbinson, Genesis, Nachwort, S. 575.

79 v. L.: Das Kuckucksei, in: Luftfahrt International, 4/1983, S. 127, zitiert nach: CENAP REPORT Nr. 162, 8/1989, S. 10.

80 Ebd.

1995 mit »Projekt UFO. The Case For Man-Made Flying Saucers« das Flugscheibenthema erneut auf. Sein »Hauptzeuge« war Georg Klein: »In short, the flying saucers were man made«. ⁸¹ Ob bewusst oder unbewusst: Harbinson war zu einem späten Apologeten der Flugscheibenlegende geworden.

Dass Zündels UFO-Buch eine Reaktion auf die neue UFO-Welle Mitte der 1970er Jahre war, kann als gesichert gelten. Allerdings gab es offensichtlich ein zweites Motiv für die Herausgabe just zu diesem Zeitpunkt – die so genannte Hitlerwelle. 1973 jährte sich zum 40. Mal die nationalsozialistische »Machtergreifung«. Für Aufsehen sorgte sowohl Joachim Fests Opus »Hitler. Eine Biographie« (Frankfurt am Main/Berlin/Wien 1973) als auch der auf dem Buch beruhende Dokumentarfilm »Hitler – Eine Karriere« (1977, Regie: Joachim Fest/Christian Herresdoerfer). Hinzu kamen ab 1973 Nachdrucke von Propagandamaterial aus der NS-Zeit wie den Zeitschriften »Signal« und »Adler« aus dem Hamburger Jahr-Verlag, Tondokumente auf Schallplatten und der anhaltende Erfolg der Heftromanreihe »Der Landser«, dessen Auflage Ende der 1970er Jahre angeblich die Grenze von insgesamt 100 Millionen gedruckter Exemplare überschritt. ⁸² Hinzu kam ein ausufernder Militaria-Markt, auf dem Handel mit NS-Devotionalien getrieben wurde – zumindest war dies kein spezifisch deutsches Phänomen, so Robert Harris in seiner Analyse der Hitlertagebuchaffäre »Selling Hitler« (London 1986). Er sah die »Hitler Wave« 1973 auf dem Höhepunkt. Die typographisch ehrgeizig nach dem Muster des amerikanischen »Life Magazine« gestaltete »Signal« wurde unter dem englischen Titel »Hitler's Wartime Picture Magazine« als Nachdruck auch in den USA und Großbritannien vertrieben und erreichte angeblich eine Auflage von 250.000 Exemplaren. ⁸³ Der US-Historiker Gavriel Rosenfeld macht neuerdings für die 1970er Jahre noch eine weitere Themen-Konjunktur aus: Das Narrativ vom »Vierten Reich«, in dem insbesondere auch Hitlers angeblicher Aufenthalt in Argentinien eine gewichtige Rolle spielt. Solche Spekulationen um ein »Viertes Reich« waren keine ernsthafte Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus oder einer realen Angst vor Neonazismus, sondern reine Unterhaltung, die auf kommerziellen Erfolg abzielte. Eine »Welle von Nazijägerstudien« sei aggressiv vermarktet worden und in der breiten Öffentlichkeit, die einen Hang zu Verschwörungstheorien besitze, auf Interesse gestoßen. Von 1960 bis 1980 erschienen Dutzende von Spielfilmen, Fernsehserien, Romane und Comics zum Thema, so dass das »Vierte Reich« bald »zum festen Bestandteil der westlichen Populärkultur« wurde. ⁸⁴ Dazu gehörten etwa Frederick Forsyths (Jg. 1938) Roman »Die Akte Odessa« (The Odessa File,

⁸¹ Harbinson, Projekt UFO, S. 94.

⁸² Weber, Bernd: Zur Aufklärung über Neonazis und »Hitlerwelle« – Materialien, in: Mannzmann, Anneliese (Hg.): Hitlerwelle und historische Fakten. Mit einer Literaturübersicht und einer Materialsammlung zum Neonazismus, Königstein/Ts. 1979, S. 105–179, hier S. 106.

⁸³ Harris, Robert: Selling Hitler, in: The Media Trilogy, London/Boston 1994 (Erstausgabe London 1986), S. 187–588, hier S. 233–236, 324.

⁸⁴ Rosenfeld, Gavriel D.: Das Vierte Reich. Der lange Schatten des Nationalsozialismus, Darmstadt 2020, S. 244.

London 1972), der kurz darauf unter westdeutscher Beteiligung unter dem gleichen Titel verfilmt (BRD/GB 1974, Regie Ronald Neame) wurde. Forsyth erhielt für seine Fiktion einer angeblichen SS-Untergrundorganisation vom Verlag einen Vorschuss von 250.000 Pfund,⁸⁵ seinerzeit etwa zwei Millionen DM. Bereits in den 1960er Jahren widmeten sich gleich zwei Episoden der in den USA überaus erfolgreichen Fernsehserie »Die Seaview – in geheimer Mission« (Voyage to the bottom of the sea, 1964–1968) dem Thema. In der Episode »The Last Battle« (1965) baut ein 1945 entkommener SS-Standartenführer auf einer einsamen Insel Atombomben, die er mit Hilfe des von ihm gekaperten US-U-Boots »Seaview« auf Washington und Moskau abschießen will. Durch den nun ausgelösten Dritten Weltkrieg und den Untergang der beiden Supermächte soll das »Vierte Reich« entstehen. Der Plot dieser noch in Schwarzweiß gedrehten Episode wurde 1967 in Farbe mit demselben Schauspieler in der Episode »Death from the Past« erneut dramatisiert.⁸⁶ Besonders skurril ist die erste Episode der britischen Fernsehserie »The New Avengers« (1976/77), die in Deutschland ab 1978 unter dem Titel der Vorgängerserie »Mit Schirm, Charme und Melone« (The Avengers) ausgestrahlt wurde. In »Der Adlerhorst« (The Eagle's Nest) von 1976 hat Hitler 1945 auf der kleinen britischen Insel St. Dorca den Absturz seines Fluchtflugzeugs nach Südamerika zwar überlebt, liegt aber seitdem im Koma. Als ein entführter deutscher Wissenschaftler ihn auf der Insel unter dem Zwang seiner Hitlertruppen Entführer aufwecken soll, greifen britische Agenten ein, wobei Hitler aus Versehen von den eigenen Anhängern erschossen wird. Die Episode wurde erst 1991 bei einer erneuten deutschen Ausstrahlung der Serie gesendet, während die deutsche Erstausstrahlung der Staffel bereits 1978 unvollständig erfolgte.⁸⁷

Somit waberten Zündels »Nazi UFO«-Phantasien nicht unbedingt ohne Kontext im Diskurs eines Jahrzehnts, sondern waren Teil einer Epoche, die durch den Aufstieg esoterischen Denkens, der New Age-Bewegung, der aus den USA importierten Fantasy-Literatur bis hin zur »esoterischen Ufologie« geprägt wurde.⁸⁸ Auch der Astronom Donald H. Menzel sah im Kontext der neuen UFO-Welle einen zunehmenden Hang zum Okkultismus und machte eine generelle Wissenschaftsfeindlichkeit aus, deren Ursache er in der Entwicklung der Atomwaffen und den enormen Rüstungskosten sah.⁸⁹ Zwar benutzte Zündel den Begriff »Viertes Reich« nicht, suggerierte aber die Existenz deutscher Superwaffen auf einem geheimen Stützpunkt in der Antarktis, indem er an die beinahe 30 Jahre alten Phantasien Szabós anknüpfte. Neu war bei Zündel hingegen die Verbindung des UFO-Phänomens mit der Flugscheibenlegende der 1950er Jahre. Darauf lässt auch eine Analyse Manfred Nagls von 1974 schließen. Der Literaturwissenschaftler

85 Ebd., S. 271.

86 Ebd., S. 251. Die Serie wurde in Deutschland erst ab 1994, also im Abstand von 30 Jahren, ausgestrahlt, allerdings ohne die Schwarzweißepisoden.

87 Rosenfeld, S. 257. Vgl. auch www.fernsehserien.de; Zugriff v. 06.12.2021.

88 Vgl. Gugenberger, Eduard/Schweidlenka, Roman: Mutter Erde, Magie und Politik. Zwischen Faschismus und neuer Gesellschaft, Wien 1987, S. 157.

89 Menzel/Taves, The UFO enigma, S. 5ff., 273.

untersuchte nationalsozialistische Mythen und ihre Verbindung zur Atlantislegende, der Hohlwelttheorie und dem arischen »Supermann« Sun Koh, 1933–1936 Held einer 150 Bände umfassenden Heftrromanserie des Science Fiction-Autors Paul Alfred Müller alias Lok Myler. Flugscheiben werden bei Nagl nicht erwähnt.⁹⁰ Das »Nazi UFO« musste erst noch von Zündel propagiert werden, und Zündels schlagkräftigster »Beweis« waren die Pressemythen der 1950er Jahre, kolportiert in Lusars »Deutsche Waffen und Geheimwaffen«.

4.3 Erinnerungen an die Wirklichkeit: Die aerodynamisch-technischen Analysen von Hans Justus Meier

1969 veröffentlichte Gerhard Gadow eine erste kritische Monographie zu Dänikens Bestseller »Erinnerungen an die Zukunft« aus dem Vorjahr und wählte nicht von ungefähr als Anspielung den Titel »Erinnerungen an die Wirklichkeit«.⁹¹ Doch so zutreffend Gadows Kritik war, so erfolglos blieb sie letztlich. Während »EvD« in den Bestsellerlisten raketen- gleich aufstieg und später eigene Fernsehserien moderierte, geriet Gadows Taschenbuch nach der zweiten Auflage 1971 in Vergessenheit. Dänikens Spekulationen hingegen waren weiterhin ein Verkaufsschlager.

Ähnliche Gedanken wie Gadow mögen 1994 auch den 82jährigen Bremer Ex-Archivar Hans Justus Meier (1912–2003) umgetrieben haben, als er sich entschloss, die wieder auferstehende Flugscheibenlegende erneut aus technisch-aerodynamischer Sicht zu untersuchen wie er es schon 1975 in »Luftfahrt international« getan hatte. 1994 und 1998 publizierte Meier zwei Artikel im »Fliegerkalender. Internationales Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt« mit der Begründung:⁹²

Nach allmählichem Abklingen des ersten großen Wirbels um die UFOs, wurde es viele Jahre auch um die Miethe-Flugscheibe still. Nun soll aber als Ergebnis jahrzehntelanger Recherchen demnächst ein umfangreiches Werk zum Thema »Deutsche Fliegende Untertassen« auf den Markt kommen. Man darf gespannt sein, zu welchen Ergebnissen der Buchautor gelangt ist: Gab es solche Fluggeräte wie die Miethe-Flugscheibe wirklich und – wenn ja – wie sahen sie aus, konnten sie tatsächlich zum Fliegen gebracht werden? Und

90 Nagl, Manfred: SF, Occult Sciences, and Nazi Myths, in: Science Fiction Studies, Vol. 1, No. 3, Spring 1974; www.depauw.edu/sfs/bachissues/3/nagl/3art.htm; Zugriff v. 25.06.2020.

91 Gadow, Gerhard: Erinnerungen an die Wirklichkeit – ein Kommentar zum Däniken-Bestseller, Berlin 1969. Die 2. Aufl. erschien unter dem Titel Erinnerungen an die Wirklichkeit – Erich von Däniken und seine Quellen, Frankfurt a.M./Hamburg 1971.

92 Meier, Hans Justus: Der Wahrheit auf der Spur: Die Miethe-Flugscheibe – eine reichlich nebulöse Erfindung, in: Namislo, Hans M. (Hg.): Fliegerkalender. Internationales Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt 1995, Herford/Berlin/Bonn 1994, S. 75–81. Ders.: Zum Thema »Fliegende Untertassen«: Der Habermohlsche Flugkreis, in: ebd., Jahrgang 1999, Hamburg/Berlin/Bonn 1998, S. 5–16.

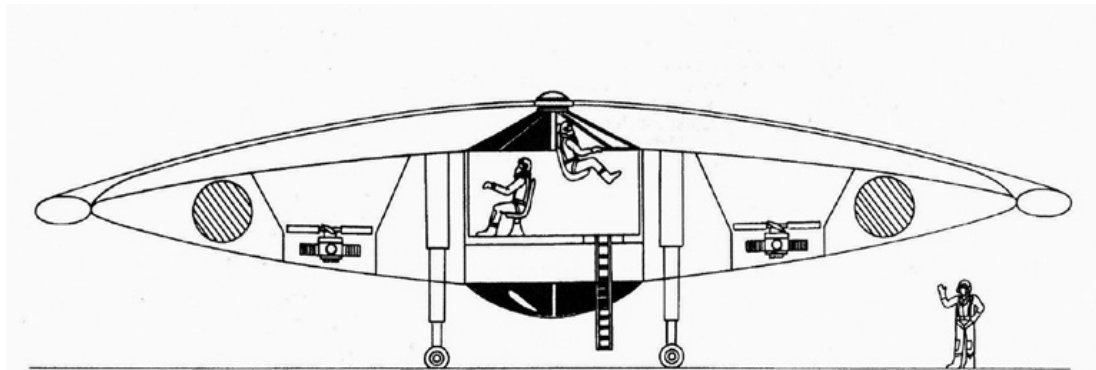


Abb. 44 Risszeichnung von Andreas Epps »Omega-Diskus«, in: »FLUGZEUG Profile«, o.J. [1997], Nummer 23, S. 33.

auf welche Unterlagen stützt der Buchautor eigentlich seine Aussagen? Angesichts dieses Vorhabens erscheint mir eine Art »Bestandsaufnahme« angebracht.⁹³

Auf welche geplante Veröffentlichung Meier 1994 anspielte, muss offen bleiben. Sicher ist nur, dass er sie 1998 nicht mehr erwähnte.

Meiers Aufsätzen war dasselbe Schicksal beschert wie rund 25 Jahre zuvor Gadows Kritik an Däniken – sie gingen im Strudel der boomenden Flugscheibenliteratur von Geise, Gehring oder Rothkugel schlicht unter. Zwar war der »Fliegerkalender« für die Thematik durchaus das richtige Forum. Doch während »Bild« gerne Sensationen heischende Schlagzeilen brachte wie »War das die sagenhafte Wunderwaffe? Hitler ließ heimlich Ufos bauen« oder »»Nazi-UFOs« in Kinderzimmern entdeckt«, griff niemand Meiers Untersuchung auf. Dem Verfasser dieses Buches ist nicht eine einzige Publikation in den Medien bekannt, in der auf Meiers Analyse Bezug genommen wurde.

Meier war bereits in den 1930er Jahren Leiter der Modellbaugruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt und Ende der 1930er Jahre Deutscher Meister im Modellflug gewesen; vermutlich war er Mitglied im Nationalsozialistischen Fliegerkorps (NSFK). 1950 war er erneut Leiter der Modellbaugruppe und bei den Vereinigten Flugtechnischen Werken, später Messerschmitt-Bölkow-Blohm, tätig, ab etwa 1970 im Firmenarchiv.⁹⁴ Meier besaß ein umfangreiches Privatarchiv mit rund 60 Regalmetern Schriftgut sowie eine Sammlung von Flugzeugmodellen aller Art. Diese umfasste auch zwei aufwendige Nachbauten angeblicher deutscher Flugscheiben, die er für seine Artikel nutzte: die »Miethe-Flugscheibe« und den »Habermohlschen Flugkreisel«. Arbeiten über reale Flugzeuge hatte er bereits publiziert, insbesondere über Typen vom Hersteller Focke Wulf. Meier hatte sich nach einschlägigen zeitgenössischen Presseberichten von einem Drechsler Holzteile für zwei Flugscheibenmodelle anfertigen lassen, die von dem Hannoveraner

⁹³ Meier, Der Wahrheit auf der Spur, S. 76f.

⁹⁴ Kuckuk/Pophanken/Schalipp, Ein Jahrhundert, S. 30, 350.

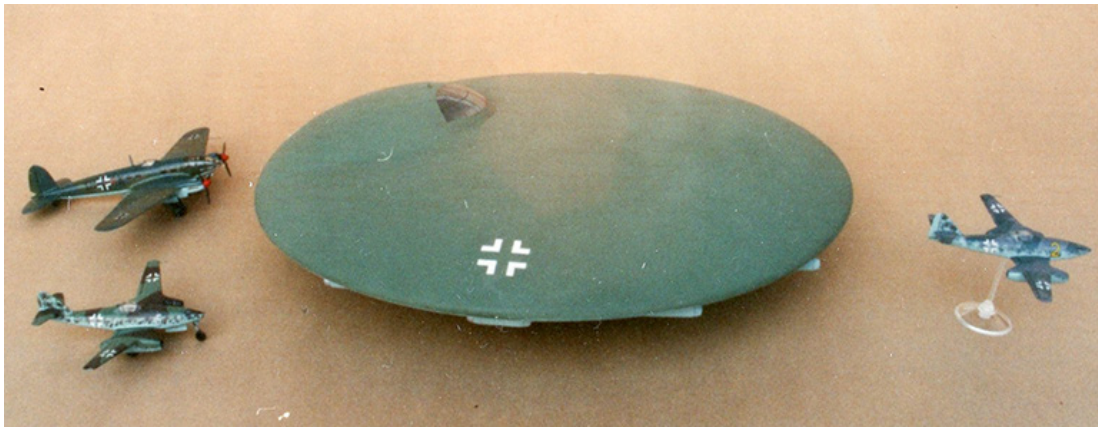


Abb. 45 Die Miethe-Flugscheibe. Modell und Foto von Siegfried Fricke, Hannover, circa 1994. Zum Größenvergleich die Modelle von zwei »Me 262« Strahljägern und einem »He 111«-Bomber, vermutlich im Maßstab 1:72, zum Vergleich.

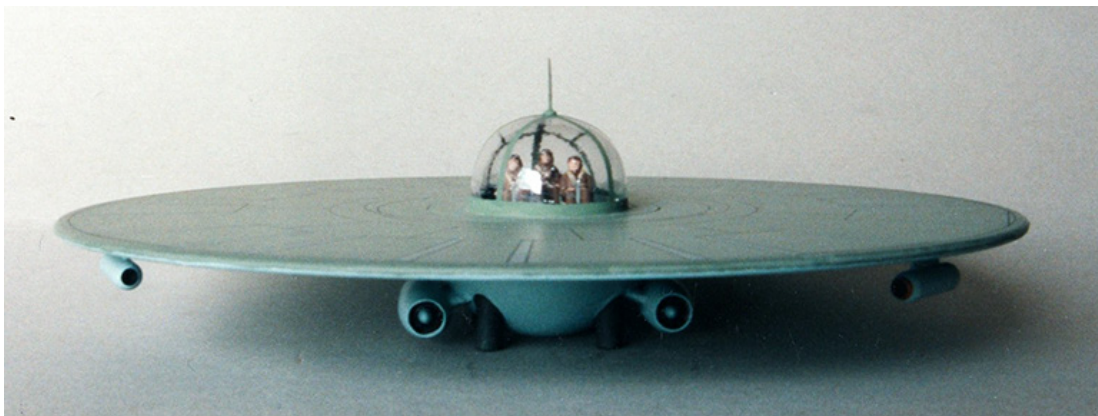


Abb. 46 Der Habermohlsche Flugkreisel. Modell und Foto von Siegfried Fricke, Hannover, vom Februar 1997.

Modellbauer Siegfried Fricke (1930–2021) bearbeitet, zusammengebaut und bemalt wurden. Fotografien der Modelle wurden in beiden Artikeln reproduziert (Abb. 45, 46, 47).⁹⁵

Der erste Artikel analysierte die »Miethe-Flugscheibe«. Als solche bezeichnete Meier ein Gerät, das in einer ihm unbekannten Zeitschrift am 25. April 1954, Ausgabe 17/19, in einem längeren Artikel beschrieben wurde »Deutsche erfanden Fliegende Untertassen«.

95 Fernmündliche Auskunft von Siegfried Fricke, Luftfahrtmuseum Laatzen, v. 04.09.2018, sowie Meier, Der Wahrheit auf der Spur. Nach Fricke sollten die Modelle gemäß einer Absprache mit Meier nach dessen Ableben dem Museum übergeben werden, was nicht geschah. Unklar ist auch der Verbleib von Meiers Archiv. Nach fernmündlicher Auskunft von Martin Fraunheim, Hagen aTW v. 03.09.2018 wurden die Holzmodelle von dem Drechsler Albert Haunert, ebd., auf seine Vermittlung für Meier angefertigt.

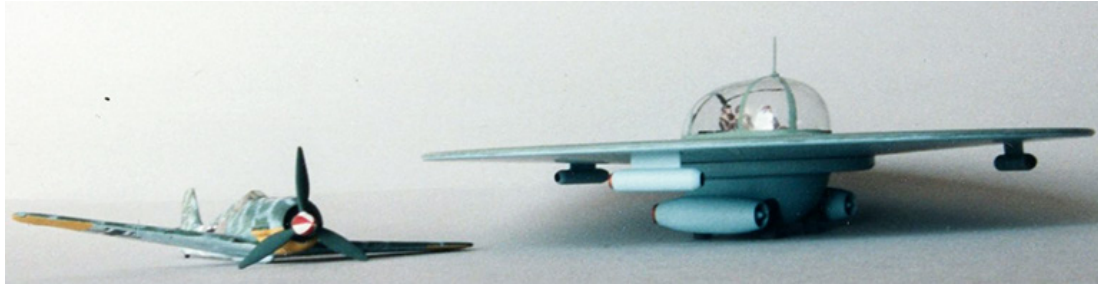


Abb. 47 Der Habermohlsche Flugkreisel, Modell und Foto von Siegfried Fricke, Hannover, vom Februar 1997. Seitenansicht mit dem Modell einer »Fw 190« im Maßstab 1:72 zum Größenvergleich.

Dabei kann es sich nur um den gleichnamigen Artikel aus »7 Tage« handeln (siehe oben).⁹⁶ Meier legte folgende Werte zugrunde:

- Durchmesser: 42 Meter
- Höhe: 7,5 Meter
- Flächeninhalt: ca. 1.380 Quadratmeter
- Größe des Besatzungsraums: 11 × 16,5 × 3,4 Meter
- Fläche des Besatzungsraums: 180 Quadratmeter.
- Gesamtschub: ca. 10.800 kp bei rund 900 kp Schub je JUMO 004-Strahltriebwerk.
- Länge des Einzeltriebwerks: 3.864 mm
- Trockengewicht des Einzeltriebwerks: 745 kg
- Gesamtgewicht der 12 Triebwerke: 8.940 kg.
- Höchstgeschwindigkeit: über 2.000 km/h.
- Flughöhe: über 10.000 m.
- Reichweite: über 20.000 km.⁹⁷

Bedauerlicherweise berechnete Meier nicht das Gesamtgewicht der »Miethe-Flugscheibe«. Schon allein die Triebwerke hätten insgesamt rund 9 Tonnen gewogen. Nach Meier standen die Berichte über Flugkreisel und Flugscheiben im Kontext von Reportagen über UFO-Sichtungen durch die »Regenbogenpresse« und einem »bekannten Nachrichtenmagazin«, womit offenbar »Der Spiegel« gemeint war.⁹⁸ Zu Recht wies Meier darauf hin, dass keine ernsthafte Veröffentlichung über geheime deutsche Waffensysteme 1933–1945, so R. V. Jones' »Most Secret War«, derartige Geräte erwähnte. Lusars »Deutsche Waffen und Geheimwaffen« hielt er offenbar für keine seriöse Darstellung. Ein Grund dafür könnte gewesen sein, dass Lusar 1956 nur mit veröffentlichten Sekundärquellen gearbeitet hatte und im Gegensatz zu späteren Luftfahrtshistorikern keine deutschen Archivalien eingesehen hatte wie etwa Jones. Doch

⁹⁶ Deutsche erfanden »Fliegende Untertassen«, in: 7 Tage, Nr. 17 v. 19.–25. April 1954, S. 5.

⁹⁷ Meier, Der Wahrheit auf der Spur, S. 81.

⁹⁸ Ebd., S. 75.

unabhängig von der Quellenlage sah Meier das Problem der Flugscheibe schon auf der rein technischen Ebene:

Vor allem aber sind die für dieses Fluggerät angegebenen Leistungen schlichtweg unglaublich.⁹⁹

Meiers Kritik setzte bei der aerodynamischen Form der »Fliegenden Untertassen« an. Die Tellerform sei alles andere als ideal für Fluggeräte, wofür es eine einfache aerodynamische Erklärung gäbe. Die Gleitzahl – das Verhältnis von aerodynamischem Auftrieb und Luftwiderstand am Flugzeug oder Tragflügel – sei relativ schlecht und der Auftrieb des Flugkörpers im Vergleich zum (Luft-)Widerstand zu gering. Dies sei auch durch Windkanalmessungen bewiesen:

... eine Flugscheibe [ist] keineswegs das optimale Fluggerät, als das es zeitweilig von manchen Stellen angesehen worden ist.¹⁰⁰

Als einziges verfügbares Strahltriebwerk stand für ein derartiges Fluggerät auf deutscher Seite 1945 das Junkers Jumo 004-Triebwerk mit einer Leistung bis zu 910 kp zur Verfügung.¹⁰¹ Mit zweien dieser Triebwerke konnte der aerodynamisch »optimal« gestaltete Strahljäger »Me 262« eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 800 Stundenkilometern erzielen. Die 7,50 Meter hohe »Miethe-Flugscheibe« mit ihrer »riesigen Stirnfläche« hätte mit den gleichen Triebwerksmustern unmöglich eine mehr als doppelt so hohe Geschwindigkeit erzielen können. Auch eine Gipfelhöhe von 10.000 Metern sei aufgrund der hohen Flächenbelastungen der Scheibenkonstruktion ausgeschlossen. Weiterhin war die projektierte Reichweite von 20.000 Kilometern bei dem (hohen) bekannten Kraftstoffverbrauch von 12 JUMO 004-Triebwerken und der dabei mitzuführenden Treibstofflast schlicht phantastisch. Für aberwitzig hielt Meier die Größe des Besatzungsraums der »Phantasie-Flugscheibe« mit einer Grundfläche von 180 Quadratmetern, was der Wohnfläche eines größeren Einfamilienhauses entspräche.¹⁰²

Neben den projektierten Leistungen hielt Meier auch das Design der Scheibe an sich für unsinnig. Sie sei in dieser Form ein ideales »Selbsterstörungsgerät«, da sich aufgrund der Nähe der Strahltriebwerke zum Rumpf dieser beim Start durch die hohen Abgastemperaturen von bis zu 700 Grad in Brand gesetzt hätte oder die Beplankung geschmolzen wäre.¹⁰³ Meier kam daher zu dem ernüchternden Resümee:

99 Meier, *Der Wahrheit auf der Spur*, S. 75.

100 Ebd., S. 76.

101 Das konkurrierende BMW 003-Strahltriebwerk war für den so genannten Volksjäger Heinkel »He 162« und den Bomber Arado »Ar 234« vorgesehen.

102 Meier, *Der Wahrheit auf der Spur*, S. 78.

103 Ebd., S. 79.

Das 1954 von einem anonymen Schreiber der Regenbogenpresse skizzierte, technisch unsinnige Vehikel war keine Geheimwaffe, sondern ein Hirngespinnst – und sonst nichts.¹⁰⁴

Ohne direkten Bezug zu diesem Artikel publizierte Meier 1998, inzwischen 86 Jahre alt, einen Aufsatz über den »Habermohl-Flugkreisel«. Vermutlich war er 1997 durch die medienwirksame Berichterstattung zum 50. Jahrestag der ersten modernen UFO-Sichtung erneut auf das Thema aufmerksam geworden. Er begann daher mit einer kurzen Einführung zu den UFO-Sichtungen ab 1947 und nahm auch Bezug auf den »Spiegel«-Artikel von 1950 sowie die Darstellungen von Schriever und Georg Sautier/Klein. Meier erkannte richtig, dass Schriever ja am 16. Januar 1953 verstorben war und mit ihm

... der vermutlich einzige echte Zeitzeuge, der die Aussagen und Schilderungen anderer Autoren hätte bestätigen bzw. widerlegen können. Von diesem Zeitpunkt an ließ sich beispielsweise die Frage einer wiederholt behaupteten Zusammenarbeit von Schriever, Miethe und Habermohl ebensowenig mehr klären wie die Echtheit der Namen anderer Mitarbeiter. Jetzt konnte jeder Autor, der sich mit diesem Thema befasst hatte, munter drauflos phantasieren und davon machten einige von denen auch fleißig Gebrauch.¹⁰⁵

Für seine Analyse nutzte Meier auch die Grafiken aus der Artikelserie der »Hamburger Morgenpost« von 1953, aus denen sich »ohne Schwierigkeiten« eine ergänzende Seitenansicht des Habermohlschen Flugkreisels rekonstruieren lasse.¹⁰⁶ Meier nahm aufgrund der Artikelserie folgende technische Daten für den Habermohlschen Flugkreisel an, die aufgrund der Quellenlage nur provisorisch sein konnten, wie Meier ausdrücklich anmerkte:¹⁰⁷

- Durchmesser: 16,00 m
- Durchmesser des Unterteils: 5,54 m
- Höhe (Dicke) des Unterteils: 1,44 m
- Höhe der Flugkreiselfläche: 0,64 m
- Bodenfreiheit der Flugkreiselfläche: 1,44 m
- Kabinenhöhe: 1,80 m
- Kabinenlänge: 4,00 m
- Kabinenbreite: 2,59 m
- Landepuffer (anstelle eines Fahrwerks): 4
- Durchmesser der Landepuffer: 0,43 m
- Höhe der Landepuffer: 0,36 m/0,72 m
- Gesamthöhe: ca. 3,60 m
- Triebwerke für den Vertikalflug (Antrieb des Flugrings): 3 Strahltriebwerke
- Triebwerke für den Vorwärtsflug: 2 Strahltriebwerke.¹⁰⁸

104 Ebd., S. 80.

105 Meier, Der Habermohlsche Flugkreisel, S. 7.

106 Ebd., S. 9.

107 Ebd., S. 11.

108 Ebd., S. 10.

1944/45 gab es kein Strahltriebwerk, das in der Lage gewesen wäre, auch nur annähernd die behaupteten Geschwindigkeiten zu erzeugen. Die angebliche Geheimwaffe sei schlicht eine Fehlkonstruktion. Die Behauptung der zeitgenössischen Presse, diese Waffe hätte den Kriegsausgang entscheiden können, sei »völlig absurd«. Dies gelte auch für die »Miethe-Flugscheibe« und Schrievers Konstruktion, wobei Meier an dieser Stelle auf seine Artikel von 1975 und 1994 verwies.¹⁰⁹

Nach einer ausführlichen Baubeschreibung des Flugkreisels schritt Meier zur Analyse. Wie schon bei der Miethe-Flugscheibe sei der Besatzungsraum völlig überdimensioniert, was neben nachteiligen Strömungseffekten auch ein unnötiges Übergewicht erzeugen würde. Schon allein bei der Auslegung des Kreiseloberteils seien »grobe und absolut unverständliche Fehler gemacht worden«, die einem Fachmann niemals unterlaufen wären.¹¹⁰ Im Wesentlichen kam der Ex-Archivar zu folgendem Urteil:

- Der Auftrieb des Kreisels ist aufgrund der Formgebung schlecht.
- Das Profil der Scheibe ist für den gedachten Zweck »schlicht unbrauchbar«.
- Die halbkugelförmige Gestaltung des Unterteils, wie auch der Kabinenhaube ist für ein »ultraschnelles Fluggerät völlig ungeeignet«.
- Die vorgesehenen Landepuffer sind kein Ersatz für ein Fahrgestell herkömmlicher Bauart, da der Kiesel am Boden nicht rollen kann und somit keine Standortveränderung vornehmen kann.
- Die Positionierung der Staustrahltriebwerke an der vorgesehenen Stelle erscheint unmöglich.
- Die bei Kriegsende vorhandenen Stahltriebwerke waren nicht geeignet, die behaupteten Flugleistungen zu ermöglichen.
- Sautier/Klein machten keinerlei konkrete Angaben zur Bewaffnung. Auf den »dürftigen Skizzen« war sie nicht vorgesehen. Offenbar waren dafür keinerlei Vorkehrungen getroffen worden und somit die Entwürfe nicht nur »völlig unausgegoren«, sondern für militärische Zwecke unbrauchbar.¹¹¹

Zurecht wies Meier darauf hin, dass Schriever im »Spiegel«-Artikel keine Namen von Mitarbeitern erwähnt hatte. Doch »im Kielwasser« ähnlicher Veröffentlichungen habe sich auch der Diplomingenieur Georg Sautier gemeldet und versucht, sich als »Insider« über die deutsche Flugscheibenentwicklung während des Zweiten Weltkriegs zu profilieren und behauptet, über deren Vorgänger bestens unterrichtet gewesen zu sein.¹¹² Freilich hätten diese allseits aufgestellten Behauptungen weder Hand noch Fuß:

Nichts von dem, was die Regenbogenpresse Anfang der 50er Jahre zum Thema deutsche Flugkreisel und -scheiben veröffentlicht hat, lässt sich durch die von den Alliierten erbeuteten, ausgewerteten und später an die Bundesrepublik Deutschland zurückgegebenen Unterlagen

109 Ebd., S. 10.

110 Ebd., S. 11.

111 Ebd., S. 13ff.

112 Ebd., S. 7.

aus der Zeit des 3. Reiches belegen. Keines dieser Dokumente enthält konkrete Hinweise auf derartige Geheimwaffen und deren Konstrukteure.¹¹³

Auch die ausländische Presse habe sich nie auf Originalunterlagen, sondern offensichtlich immer nur auf deutsche Presseveröffentlichungen gestützt. Besonders absurd empfand Meier die immer wieder kolportierte Behauptung, dass hochgeheimes Material in einer Luftwaffeneinheit in Detmold zu Schulungszwecken ausgelegt habe (siehe oben).¹¹⁴

Offensichtlich war Meier bei Literaturrecherchen auf Sautiers »Mensch und Maschine« von 1934 und die angekündigten weiteren Publikationen gestoßen. Für den Bremer war »klar ersichtlich«, dass Sautier den Grad des Diplomingenieurs nicht auf dem Gebiet der Luftfahrt erworben haben konnte.¹¹⁵ Bezüglich Georg Klein kamen Meier ernsthafte Zweifel an der Existenz der Person überhaupt. Speer hatte ihn nie erwähnt, obwohl Klein nach eigenen Angaben dessen Sonderbeauftragter für den Flugscheibenbau gewesen sei:

Der Verfasser hegt denn auch den leisen Verdacht, daß es den Oberingenieur Georg Klein in Wirklichkeit gar nicht gegeben hat, sondern daß es sich bei ihm nur um ein Pseudonym Georg Sautiers handelt – eine These übrigens, die sich auf eine ganze Reihe von Indizien stützt.¹¹⁶

Daher sei bezüglich aller Angaben Sautiers bzw. Kleins zur Flugscheibenthematik »größte Vorsicht« angebracht. Letztlich kam der Bremer zu dem Schluss, dass es sich bei dem Flugkreisel entgegen »früherer Loblieder in der Presse« statt einer genialen Erfindung lediglich um einen »fürchterlichen Flop« gehandelt habe.¹¹⁷

Bis heute sind die drei Meierschen Artikel von 1975, 1994 und 1998 die einzige ernsthafte luftfahrttechnische Untersuchung der angeblichen Flugscheibenkonstruktionen. Da der Verfasser dieses Buches selbst über keine aerodynamischen und luftfahrttechnischen Kenntnisse verfügt, bat er 2018 das Institut für Aerodynamik und Gasdynamik der Universität Stuttgart und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Braunschweig (DLR) um Expertisen zu Meiers Aufsätzen.

Prof. Ewald Krämer der Universität Stuttgart beurteilt alle drei Artikel bezüglich ihrer technischen und aerodynamischen Aussagen als korrekte Darstellungen. Die beschriebenen Fluggeräte seien »mit größter Wahrscheinlichkeit nicht flugfähig gewesen«, die »utopischen« Flugleistungen wären »unter keinen Umständen auch nur annähernd zu erreichen gewesen«. Der aerodynamische Widerstand ist bei den angegebenen Leistungen so hoch, dass diese mangels Schubleistung weder mit der

¹¹³ Ebd., S. 15.

¹¹⁴ Ebd., S. 16.

¹¹⁵ Ebd., S. 16.

¹¹⁶ Ebd., S. 16.

¹¹⁷ Ebd., S. 16.

damaligen noch der heutigen Triebwerkstechnik zu erreichen sind. Bei den skizzierten Projekten handele es sich ohne Zweifel um »Hirngespinnste«. Die Berechnungen von 1975 zur Zentripetalbeschleunigung sind korrekt, sämtliche Leistungsangaben zu Schrievers Flugkreisel dagegen »völlig unrealistisch«. »Völlig utopisch« sei auch eine behauptete Vorwärtsgeschwindigkeit von 4200 km/h.¹¹⁸

Meiers Argumentation von 1994 zur »Miethe-Flugscheibe« sei ebenfalls nachvollziehbar: Die behaupteten Leistungen sind unglaublich, der aerodynamische Widerstand zu hoch. Die 12 Triebwerke der damaligen Technologie hätten »bei weitem« nicht den notwendigen Schub erzeugen können. Richtig sei auch die Aussage, dass Flugscheiben aufgrund ihrer schlechten Gleitzahl »alles andere als optimale Fluggeräte« sind. Scheiben sind in der Längsbewegung – also im Horizontalflug – zumindest im Unterschallbereich instabil, wenn keine Stabilisierung durch einen Kreiseleffekt wie bei einer Frisbee-Scheibe besteht.¹¹⁹

Korrekt sei auch Meiers Darstellung von 1998 zum »Habermohlschen Flugkreisel«. Auch hier hätten die behaupteten Flugleistungen »nie und nimmer« erbracht werden können. Allerdings seien kleine Fehler im Detail gemacht worden: So sei ein Senkrechtstart des Kreisels mit seinen verstellbaren Lamellen durchaus möglich gewesen. Doch wie auch immer: Ein behaupteter Sog zum dynamischen Auftrieb des Kreisels könne zwar erzeugt werden, aber nur um den Preis eines sehr hohen aerodynamischen Widerstands, was die projektierten Flugleistungen erst recht unmöglich machen würde. Die übrigen Angaben Meiers seien richtig: Fehlende Leistung der Triebwerke, die unsinnige Größe des Besatzungsraums, ein viel zu hoher formbedingter Widerstand insbesondere für Überschallflüge. Die vorgesehenen Turbo-Luft-Triebwerke der zur Verfügung stehenden Typen »Jumo 004« und »BMW 003« hätten beim Überschallflug einen schlechten Wirkungsgrad gehabt und wären bei einer Geschwindigkeit ab Mach 3 nicht mehr einsetzbar gewesen.¹²⁰

Zu einer ähnlichen Beurteilung der drei Artikel kam auch Dr.-Ing. Martin Hepperle vom DLR Braunschweig. Sie seien »gut fundiert und technisch nachvollziehbar«; »jeder Luftfahrt-Ingenieur wäre zu ähnlichen Schlüssen gekommen«:

Rein von den technischen Daten der verfügbaren Technologien (Bauweisen: Gewichte, Triebwerke: Kraftstoffverbrauch) waren die angegebenen Flugleistungen nicht erreichbar. Dazu kommen die aerodynamischen und mechanischen Problemstellen, die man, selbst bei wohlwollender Betrachtung, nicht übersehen kann (z.B. die extremen, festigkeits- und materialmäßig nicht beherrschbaren Zentrifugalkräfte).¹²¹

118 Email v. Prof. Dr.-Ing. Ewald Krämer, Institut für Aerodynamik und Gasdynamik, Universität Stuttgart, a. d. Verf. v. 31.12.2018.

119 Ebd.

120 Ebd.

121 Email v. Dr.-Ing. Martin Hepperle, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Institute of Aerodynamics and Flow Technology, Braunschweig, an d. Verf. v. 11.01.2019.

Es war seinerzeit nicht möglich die skizzierten Geräte bis zur Flugfähigkeit zu entwickeln. Die Formen sind »teilweise unsinnig« und sicher nicht geeignet, die angegebenen Leistungen zu erreichen – auch nicht mit heutiger Technologie. Es sei daher unwahrscheinlich, dass seinerzeit derartige Projekte unterstützt wurden. Selbst der futuristische Raumgleiter Eugen Sängers (siehe oben) basierte auf realen physikalischen Ansätzen, war aber gegen diese Projekte »relativ konservativ«. Vorstellbar sei allerdings ein fliegendes Modell, wenn auch nicht mit den projektierten Leistungen.

Hepperle ging auch auf den Kreisflügler ein, der oft mit einer Flugscheibe oder einem Flugkreisel verwechselt werde, und verwies dabei auf Arthur Sack. Der Kreisflügler sei im Prinzip flugfähig, aber für Langstreckenflüge ungeeignet, weshalb hierfür auch weiterhin Flügel mit großer Spannweite notwendig sind, die außerdem einfach zu bauen sind und eine große Wendigkeit erlauben. Grundsätzlich sei aber ein Kreisflügler eben keine Flugscheibe.¹²²

¹²² Ebd. Zu Arthur Sack vgl. Dr. Volker Koos: Kreisflügler Sack AS 6/V1 – der »fliegende Bierdeckel«; www.adl-luftfahrthistorik.de; Zugriff v. 30.10.2020.

5

Zum Schluss: Von »Rocket Ship Galileo« (1947) zu »Iron Sky: Renate und die Mondnazis« (2019) – ein Geschäftsmodell

Mit »Rocket Ship Galileo« hatte Robert A. Heinlein 1947 den »Mondnazi« erfunden, wenn auch ohne den Begriff zu verwenden.¹ 72 Jahre später veröffentlichte die finnische Autorin Johanna Sinisalo (Jg. 1958), die bereits am Drehbuch zu »Iron Sky« (2012) mitgearbeitet hatte, »Iron Sky: Renate und die Mondnazis«, der von ihrem Verlag als »politische Satire« bezeichnet wird.²

Keine Satire hingegen soll das neueste Werk des US-amerikanischen Autors und Verlegers David Hatcher Childress (Jg. 1957) sein: »Haunebu – the Secret Files: The Greatest UFO Secret of All Time« (Kempton, Illinois 2021).³ Childress, der seit 1983 angeblich 200 Werke aus dem Bereich der so genannten Grenz- oder Pseudowissenschaften in seinem Verlag Adventures Unlimited Press publizierte,⁴ beruft sich hierin insbesondere auf Henry Stevens »Hitler's Flying Saucers«, aber auch auf die Produktion von Ratthofer/Ettl »UFO – Geheimnisse des Dritten Reichs«. Auch 2021 bietet Childress nicht mehr als schon in der Episode »Technologien im Dritten Reich« (»Aliens and the Third Reich«, 2010) der seit 2009 laufenden US-Fernsehserie »Ancient Aliens« kolportiert wurde. In der Folge treten neben ihm auch Stevens, der polnische Journalist und Autor Igor Witkowski (Jg. 1963), Jörn Schauberg (Enkel Viktor Schaubergers) und der Okkultist Allen Greenfield auf. Grundlage der Darstellung ist offensichtlich Jan van Helsings (d. i. Jan Udo Holey) Buch »Unternehmen Aldebaran. Kontakte mit Menschen aus

1 Heinlein wurde u.a. für seinen 1959 erschienenen »berüchtigten« Roman »Starship Troopers«, der erst 1979 als »Sternenkrieger« auf Deutsch publiziert wurde, verdächtigt, »faschistischem Gedankengut« anzuhängen und eine »Vorliebe für autoritäre Starrköpfe« zu besitzen; vgl. Stichwort »Heinlein, Robert (Anton)«, in: Hans-Joachim Alpers u.a. (Hg.): Lexikon der Science Fiction Literatur, Band 1, München 1980, 362ff.

2 Sinisalo, Johanna: Iron Sky: Renate und die Mondnazis, Stuttgart 2019; Angaben nach www.klett-cotta.de; Zugriff v. 04.02.2021. Renate ist ein Charakter aus den Spielfilmen.

3 Childress, David Hatcher: Haunebu – the Secret Files: The Greatest UFO Secret of All Time, Kempton, ILL. 2021.

4 Sula, Mike: Atlantis Ho! David Hatcher Childress has travelled all over the globe in search of lost cities, but Kempton, Illinois, is where he has chosen to build his empire of the improbable, in: www.chicagoreader.com v. 07.09.2006; Zugriff v. 18.08.2021.

einem anderen Sonnensystem«.⁵ So verwundert es nicht, das Childress in seinem Verlag neben eigenen Werken zu »antiker Technik« auch Werke von Joseph P. Farrell mit Titeln wie: »Heß and the Penguins. The Holocaust, Antarctica and the Strange Case of Rudolf Heß« oder »Roswell and the Reich. The Nazi Connection« angeboten werden. Der Anthropologe Jason Colavito sieht Childress daher u.a. in der »Erbfolge« von Erich von Däniken.⁶ Allerdings hatte sich schon 2006 der Journalist Mike Sula bei einem Besuch bei Childress die Frage gestellt, ob dieser wirklich ein »Gläubiger« oder doch eher ein gewiefter Geschäftsmann sei, konstatierte ihm aber auf jeden Fall einen ausgesprochenen Unterhaltungswert.⁷

Verfolgt man die Entwicklung des Narrativs von den »deutschen Flugscheiben« ab den 1950er Jahren über die Romane und angeblichen Sachbücher ab Mitte der 1990er Jahre bis zu den dubiosen TV-Dokumentationen ab etwa 2005, fällt auf, dass sich die Qualitätsmedien zumeist zurückhaltend zeigten – mit folgenreichen Ausnahmen allerdings. Frappierend bleibt, dass ein Wissenschaftsredakteur wie Werner Keller in der »Welt am Sonntag« seiner Leserschaft die Flugscheibenstory eines Georg Klein gänzlich unkritisch präsentieren konnte. Der Autor von »Und die Bibel hat doch recht« hatte ein Tor geöffnet und den Weg freigegeben, auf dem über Lusars Sachbuch von 1956 die deutsche Flugscheibe Eingang in ein militärisches Lexikon für die Bundeswehr fand. Selbst ein Wissenschaftsredakteur des ZDF, Peter G. Westphal, nahm 1968 den Ball wieder auf und präsentierte in seinem Werk »UFO UFO« recht unkritisch den angeblichen Flugscheibenkonstrukteur Andreas Epp.

Trotzdem spielte die Flugscheibenlegende lange weder in der Ufologie noch in rechts-extremen Kontexten eine Rolle. Ufologen glaubten und glauben an die außerirdische Herkunft von UFOs, Rechtsextremen dürften die »normalen« deutschen »Wunderwaffen« genügen, die in zahlreichen Fernsehdokumentationen immer wieder präsentiert werden. Grundsätzlich hatte Hans-Justus Meier Recht, als er 1975 konstatierte, dass in den 1950er Jahren auch die unmöglichsten Behauptungen über geheimnisvolle Waffen des Zweiten Weltkriegs aufgestellt werden konnten. Es fehlte zumindest in Deutschland der Zugang zu den von den Alliierten beschlagnahmten relevanten Akten. Außerdem waren während des Kalten Kriegs Recherchen hinter dem »Eisernen Vorhang«, also den angeblichen Startplätzen von Flugscheiben in Prag oder Breslau, praktisch ausgeschlossen. Hinzu kam, dass, wie sich in den führenden Luftfahrtzeitschriften widerspiegelt, eine Aufbruchstimmung in westdeutschen Luftfahrtkreisen, die auf eine Renaissance der Luftrüstung hofften. Forschungsgelder und gut bezahlte Arbeitsplätze in einer ökonomisch schwierigen Zeit wurden erhofft. Georg Kleins Auftritt im Züricher Tages-Anzeiger von

5 »Technologien im Dritten Reich«, Episode 5, Staffel 2 der Serie »Ancient Aliens«, 2010, Länge 45 Min. Die Folge wurde auf Deutsch am 19.02.2012 auf »History HD« ausgestrahlt; www.fernsehserien.de; Zugriff v. 18.08.2021.

6 Colavito, Jason: *Faking History. Essays on Aliens, Atlantis, Monsters, & More*, Albany, NY 2013, S. 82–100.

7 Sula, Atlantis Ho!

1954 ist dafür ein Musterbeispiel. Statt revolutionärer Wunderwaffen in Tellerform wie in der »Hamburger Morgenpost« beschrieben, bot der wohl in prekärer Lage befindliche Klein nur noch an, Mini-Flugscheiben entwickeln – sofern denn finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt würden.

Die Wende in Sachen »Nazi-UFOs« setzte, wenn auch vermutlich erst in den 1990er Jahren wirklich von der Öffentlichkeit registriert, mit Ernst Zündels »UFO«-Buch von 1974 ein. Durch die Verknüpfung der Flugscheibenlegende mit Ufologie-Elementen und seit 1947 kolportierten Fluchtgeschichten von NS-Führern nach Südamerika bzw. in die Antarktis spann Zündel ein neues Garn. Während einer neuen UFO-Welle, die zeitlich mit der so genannten »Hitlerwelle« in der Bundesrepublik zusammenfiel, schuf Zündel ein neues Genre – den als Sachbuch getarnten neonazistischen Fantasyroman. Verblüffenderweise profitierte davon aber nicht Zündel, sondern der Brite W. A. Harbinson, der 1980 mit »Genesis« einen echten Science Fiction-Roman über eine Flugscheibenwerft der Nazis in der Antarktis vorlegte. Durch das quellengesättigte Nachwort erzeugte Harbinson den Eindruck, dass deutsche Flugscheiben zumindest als Prototypen existiert hatten.

Zündels Science Fiction-Märchen, von dem ausgegangen werden muss, dass es als so genannte graue Literatur keine weite Verbreitung fand, fiel mit einer neuen UFO-Sichtungswelle in den USA zusammen, die nun erstmals durch das Fernsehen in sensationeller (und in der Regel unkritischer) Aufmachung begleitet wurde.⁸ Zündel verwendete auch durchgehend den unsinnigen UFO-Begriff für die angeblichen Flugscheiben. Er fand in den 1980er Jahren in der Bundesrepublik zwei Nachahmer, die ihre phantastischen Thesen ebenfalls lediglich in Manuskriptform verbreiteten: D. H. Haarmann und O. Bergmann, die beide im Munin-Verlag in Wetter/Ruhr publizierten und bei denen es sich möglicherweise um ein und dieselbe Person oder Pseudonyme handelt. Zündels Märchen wurden hier ausgiebig ausgeschmückt und vor allem bebildert wie in Bergmanns »Deutsche Flugscheiben und Überwachen die Weltmeere«. Hier finden sich Skizzen der Flugscheiben »Haunebu« I–III und ein scheibenförmiger »Vril«-Jäger, selbstverständlich »weltallfähig«, gepanzert, ausgerüstet mit Schnellfeuerkanonen und flugfähig durch »Thule-Tachionatoren«. Das Ganze stamme aus der SS-Entwicklungsstelle IV.⁹ Die Skizzen haben eindeutig das Adamski-UFO zum Vorbild und ähneln in keiner Weise den deutschen Presseillustrationen der 1950er Jahre. Zu den Abbildungen merkte der Munin-Verlag an, dass sie ihm von einer »süddeutschen Industrie-Filmgesellschaft« zugesandt worden seien, die Herkunft der Kopien jedoch nicht mehr zurückverfolgt werden könne.¹⁰

8 Vgl. hierzu Menzel, Donald, H./Taves, Ernest H.: The UFO enigma. The Definitive Explanation of the UFO Phenomenon, Garden City, New York 1977, S. 186. Menzel war Astrophysiker, der sich bereits seit den frühen 1950er Jahren kritisch mit dem UFO-Phänomen auseinandersetzte.

9 Bergmann, O.: Deutsche Flugscheiben und U-Boote überwachen die Weltmeere, Bd. I, Wetter/Ruhr 1988, S. 63f.

10 Ebd., S. 62.

Offenbar über graue Literatur wie O. Bergmanns »Deutsche Flugscheiben und U-Boote überwachen die Weltmeere« (1988) gelangten derartige Fantasyelemente von Zündel oder Harbinson in das Videofilmprojekt von Ratthofer und Ettl. Ihnen gelang es, den wie auferstandenen Andreas Epp für Videointerviews zu gewinnen. Autoren wie Geise, Gehring und Rothkugel nutzten Materialien des »Kronzeugen« Epp, um abseits der esoterischen Phantasien des UFO-Films deutsche Wunderwaffenlegenden zu kreieren. Der öffentlich wirksamste Niederschlag des Narrativs war zweifellos die posthume Rühmung Epps als Flugscheibenkonstrukteur in der »Bild-Zeitung« vom 6. Dezember 2004. Ein Millionenpublikum konnte nun glauben, dass deutsche Konstrukteure nicht nur eine Weltraumrakete erfanden, sondern gar ein Fluggerät, das bislang noch niemand nachzubauen imstande gewesen war. Oder hatte Epp nach 1945 im Auftrag der CIA möglicherweise doch eine Flugscheibe konstruiert? »Bild«-Autor Michalski stellte nur die Frage – die Antwort blieb der Leserphantasie überlassen.

Durch visuelle »Dokumentationen« wie »Nazi UFOs – Die Verschwörung« (»Nazi UFO Conspiracy«, USA 2008, Regie: Hereward Pelling) wurde die Flugscheibenlegende am Leben erhalten. Donald H. Menzel hatte bereits 1977 das Zusammenspiel zwischen Ufologen und den Medien, insbesondere dem Fernsehen, kritisiert, die sich zu ihrem gegenseitigen Vorteil fördern würden.

Der nächste Schritt war dann der als Satire bezeichnete finnische Spielfilm »Iron Sky« von 2012. Da sein Nachfolger 2019 (»Iron Sky: The Coming Race«) offenbar nicht die Erwartungen des Publikums – oder der Kritiker – getroffen hat, bleibt abzuwarten, ob »Mondnazis« und ihre UFOs noch ein Geschäftsmodell sind, nachdem sich die post-moderne Ironie des Themas einigermaßen erschöpfend bemächtigt hat.

Quellen- und Literaturverzeichnis

a) Monographien

- Alpers, Hans-Joachim, u.a. (Hg.): Lexikon der Science Fiction Literatur, Band 1, München 1980.
- Bahn, Peter/Gehring, Heiner: Der Vril-Mythos. Eine geheimnisvolle Energieform in Esoterik, Technik und Therapie, Düsseldorf 1997.
- Bastian, Till: High Tech unterm Hakenkreuz. Von der Atombombe bis zur Weltraumfahrt, Leipzig 2005.
- Benecke, Theodor/Hedwig, Karl-Heinz/Herrmann, Joachim: Flugkörper und Lenkraketen. Die Entwicklungsgeschichte der deutschen gelenkten Flugkörper vom Beginn dieses Jahrhunderts bis heute, Koblenz 1987.
- Bergmann, O.: Deutsche Flugscheiben und U-Boote überwachen die Weltmeere, Bd. I, Wetter/Ruhr 1988.
- Brandau, Daniel: Raketenträume. Raumfahrt- und Technikenthusiasmus in Deutschland, 1923–1963, Paderborn 2019.
- Brennecke, Jochen: Haie im Paradies. Der deutsche U-Boot-Krieg in Asiens Gewässern, 8. Aufl. München 1978.
- Brütting, Georg: Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Dritter Band: Die große Zeit der deutschen Luftfahrt bis 1945, Stuttgart 1979.
- Campagna, Palmiro: The UFO Files. The Canadian Connection Exposed, Toronto 2010.
- Cohen, Daniel: Myths of the Space Age, New York 1967.
- Cohen, Daniel: The Great Airship Mystery, New York 1981.
- Däniken, Erich von: Erinnerungen an die Zukunft. Ungelöste Rätsel der Vergangenheit, 1. Aufl. Düsseldorf 1968.
- Deutsche UFO/IFO-Studiengesellschaft (DUIST) e.V. (Hg.): Dokumentarbericht. 7. Internationaler Weltkongress der UFO-Forscher in Mainz 1967, Wiesbaden o. J.
- Ducrocq, Albert: Les Armes secrètes allemands, Paris 1947.
- Eisfeld, Rainer: Die Zukunft in der Tasche. Science Fiction und SF-Fandom in der Bundesrepublik – Die Pionierjahre 1955–1960, Lüneburg 2007.
- Epp, J[oseph]. Andreas: Die Realität der Flugscheiben, Peiting 2002.
- Evans, Richard J.: The Hitler conspiracies. The Third Reich and the Paranoid Imagination, London 2020.
- Ford, Brian: German secret weapons: blueprint for Mars, New York 1971.
- Fuchs, K. H./Kölper, F. W. (Hg.): Militärisches Taschenlexikon. Fachausdrücke der Bundeswehr, Bonn 1958.
- Fuchs, Karl Heinz/Kölper, Friedrich Wilhelm (Hg.): Militärisches Taschenlexikon. 2., neubearbeitete und wesentlich erweiterte Aufl. Frankfurt a.M. 1961.
- Fulton, Roger: The Encyclopedia of TV Science Fiction, London 1997.

- Gadow, Gerhard: Erinnerungen an die Wirklichkeit – Erich von Däniken und seine Quellen, Frankfurt a.M./Hamburg 1971.
- Galle, Heinz J.: Wie die Science Fiction Deutschland eroberte. Erinnerungen an die miterlebte Vergangenheit der Zukunft, Lüneburg 2008.
- Gartmann, Heinz: Träumer – Forscher – Konstrukteure. Das Abenteuer der Weltraumfahrt, Düsseldorf 1955.
- Geise, Gernot L.: Flugscheiben: Realität oder Mythos? Gespräche mit dem Flugscheiben-Erfinder J. Andreas Epp, Peiting 2005.
- Gersdorff, Kyrill von/Knobling, Kurt: Hubschrauber und Tragschrauber. Entwicklungsgeschichte der deutschen Drehflügler von den Anfängen bis zu den internationalen Gemeinschaftsentwicklungen, 3. Aufl. Bonn 1999.
- Gillmor, Daniel S./Condon, Dr. Edward U. (Hg.): Final Report of the Scientific Study of Unidentified Flying Objects, New York 1969.
- Gimbel, John: Science, Technology, and Reparations: Exploitation and Plunder in Postwar Germany, Stanford, CAL 1990.
- Goodrick-Clarke, Nicholas: Black Sun. Aryan Cults, Esoteric Nazism and the Politics of Identity, New York/London 2002. Deutsche Ausgabe: Im Schatten der Schwarzen Sonne. Arische Kulte, esoterischer Nationalsozialismus und die Politik der Abgrenzung, Wiesbaden 2009.
- Gottberg, Hans von: Das große Buch der Bundeswehr, Reutlingen 1970.
- Groehler, Olaf: Geschichte des Luftkriegs 1910–1980, Berlin-Ost 1981.
- Grumke, Thomas/Wagner, Bernd (Hg.): Handbuch Rechtsradikalismus. Personen – Organisationen – Netzwerke vom Neonazismus bis in die Mitte der Gesellschaft, Opladen 2002.
- Haarmann, D. H.: Geheime Wunderwaffen. Täuschungen und Tatsachen! Wetter 1983.
- Hahn, Fritz: Waffen und Geheimwaffen des deutschen Heeres 1933–1945, Bd. 2: Panzer- und Sonderfahrzeuge, »Wunderwaffen«, Verbrauch und Verluste, Koblenz 1987.
- Hahn, Ronald M./Jansen, Volker: Lexikon des Science Fiction Films. 720 Filme von 1902 bis 1983, München 1983.
- Harbinson, W[illiam]. A[llen].: Genesis, London 1980.
- Harbinson, W[illiam]. A[llen].: Projekt UFO. The Case For Man-Made Flying Saucers, Leipzig 2020 (Copyright W. A. Harbinson 1995, 2007).
- Harris, Robert: Selling Hitler, in: The Media Trilogy, London/Boston 1994 (Erstausgabe London 1986), S. 187–588.
- Hauser, Linus: Kritik der neomythischen Vernunft, Band 3: Die Fiktionen der *science* auf dem Wege in das 21. Jahrhundert, Paderborn 2016.
- Heermann, Christian: Geheimwaffe Fliegende Untertassen. Gauner – Gaukler – Gangster. Ein Kriminalreport über Geschäfte und Verbrechen mit der Dummheit, Berlin-Ost 1981.
- Heinlein, Robert A.: Endstation Mond (Weltraumschiff Galileo), Berlin o.J. [1951].
- Heinlein, Robert A.: Reiseziel: Mond, Bergisch-Gladbach 2001 (Originalausgabe Rocket Ship Galileo, New York 1947).
- Hildebrand, Hans H./Röhr, Albert/Steinmetz, Hans-Otto: Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart, Ratingen o.J. (Einbändiger Nachdruck der siebenbändigen Originalausgabe, Herford 1979ff.).

- Historisch-Technisches Museum Peenemünde (Hg.): Wunder mit Kalkül. Die Peenemünder Fernwaffenprojekte als Teil des deutschen Rüstungssystems, Berlin 2016.
- Hölsken, Heinz Dieter: Die V-Waffen. Entstehung – Propaganda – Kriegseinsatz, Stuttgart 1984.
- Hynek, J[oseph]. Allen: UFO-Report. Ein Forschungsbericht, München 1978.
- Irving, David: Die Geheimwaffen des Dritten Reiches, Gütersloh 1965 (Originalausgabe The Mare's Nest, London 1964).
- Irving, David: Die Tragödie der Deutschen Luftwaffe. Aus den Akten und Erinnerungen von Feldmarschall Milch, Frankfurt am Main/Berlin/Wien 1970.
- Jones, R[aymond]. V.: Most Secret War. British Scientific Intelligence 1939–1945, 8. Aufl. Hodder and Stoughton 1992.
- Kens, Karlheinz/Nowarra, Heinz. J.: Die deutschen Flugzeuge 1933–1945, 4. verbesserte und erweiterte Aufl. München 1972 (Erstausgabe 1961).
- Keyhoe, Major Donald E.: Der Weltraum rückt uns näher, Berlin 1954 (Originalausgabe Flying Saucers from Outer Space, New York 1953).
- Kuckuk, Peter/Pophanken, Hartmut/Schalipp, Klaus (Hg.): Ein Jahrhundert Luft- und Raumfahrt in Bremen. Von den frühesten Flugversuchen zum Airbus und zur Ariane, Bremen 2016.
- Laeng, Tommy: Zukunftsträume von gestern, heute, übermorgen, Berlin 2010.
- Lucanio, Patrick/Coville, Gary: Smokin' Rockets. The Romance of Technology in American Film, Radio and Television, 1945–1962, Jefferson, NC/London 2002.
- Ludwig, Karl-Heinz: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974.
- Lüdecke, Cornelia: The Third Reich in Antarctica. The German Antarctic Expedition 1938–39, Norwich 2012.
- Lusar, Rudolf: Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung, 6. Aufl. München 1971 (1. Aufl. 1956, 2. Aufl. 1958, 3. Aufl. 1959, 4. Aufl. 1962, 5. Aufl. 1964)
- Lusar, Rudolf: German secret weapons of the Second World War, New York 1959, London 1959, 2. Aufl. London 1960.
- Mannzzmann, Anneliese (Hg.): Hitlerwelle und historische Fakten. Mit einer Literaturübersicht und einer Materialsammlung zum Neonazismus, Königstein/Ts. 1979.
- Master, David: German Jet Genesis, London 1982.
- Mayer, Gerhard: Phantome – Wunder – Sensationen. Das Übernatürliche in der Presseberichterstattung, Sandhausen 2004.
- Melton, J. Gordon: Biographical dictionary of American cult and sect leaders, New York/London 1986.
- Menzel, Donald H./Taves, Ernest H.: The UFO Enigma. The Definitive Explanation of the UFO Phenomenon, Garden City, New York 1977.
- Miranda, J[usto]./Mercado, P[aula].: Deutsche Kreisflügelflugzeuge (Flugzeug Profile Nr. 23), Illertissen o. J. [1997].
- Minesso, Michela: Giuseppe Belluzzo. Tecnico e politico nella storia d'Italia 1876–1952, Milano 2012.
- Mühlhäuser, Alfred H.: Joseph Epp und die reichsdeutschen Flugscheiben. Münchhausenimitator oder Kronzeuge – Mittäter – technisches Genie? Norderstedt 2020.

- Mühlhäuser, Alfred H.: Deutsche Flugscheibenkonstrukteure im Zweiten Weltkrieg. Phantome, Lügner, Versager oder erfolgreiche Luftfahrtpioniere? Norderstedt 2020.
- Münch, Detlef: Zukunftskriege, Wunderwaffen, Zukunftsreiche im utopischen Werk von Hans Dominik 1921–1934 mit einer Betrachtung der NS-Zensur seiner Romane, Dortmund 2017.
- Myhra, David: *Secret Aircraft Designs of the Third Reich*, Atglen, PA 1998.
- Nagel, Günter: Himmlers Waffenforscher. Physiker, Chemiker, Mathematiker und Techniker im Dienste der SS, Aachen 2011.
- Nagel, Günter: Wissenschaft für den Krieg. Die geheimen Arbeiten der Abteilung Forschung des Heereswaffenamtes, Stuttgart 2012.
- Neufeld, Michael J.: Die Rakete und das Reich. Werner von Braun, Peenemünde und der Beginn des Raketenzeitalters, 2. Aufl. Berlin 1999.
- Nicholls, Peter (Hg.): *The encyclopedia of Science Fiction. An illustrated A to Z*, London u.a. 1981.
- Oberth, Hermann: *Der Katechismus der Uraniden*, Wiesbaden 1966.
- O.V.: *UFO-Almanach 1975. Ein Jahrbuch zwischen kosmischen Welten und unbekannten fliegenden Objekten*, Rastatt 1974.
- Pearl, Jack: *Invasion von der Wega. Todesstrahlen aus dem Weltall*, München/Wien 1970.
- Peebles, Curtis: *Watch the Skies! A Chronicle of the Flying Saucer Myth*, Washington, DC/London 1994.
- Philipp, Franz: *Deutscher Raumflug ab 1934. Ein unbequemes Buch*, 2. Aufl. Berlin 1970.
- Pritzker, Kurt: *Wem gehört Deutschland? Eine Chronik von Besitz und Macht*, Wien/München/Basel 1957.
- Reeken, Dieter von: *Ufologie. Theorien und Tatsachen über Fliegende Untertassen*, Luxemburg 1981.
- Reuter, Dean/Lowery, Colm/Chester, Keith: *The hidden Nazi. The untold story of America's deal with the devil*, Washington, D.C. 2019.
- Ritter, Hermann/Rüster, Johannes/Spreen, Dierk/Haitel, Michael (Hg.): *Heute die Welt – morgen das Universum. Rechtsextremismus in der deutschen Gegenwarts-Science-Fiction. Science Fiction und rechte Populärkultur*, Murnau am Staffelsee 2016.
- Römer, Botho und Hans von: *Technische Wunder von heute und morgen*, Minden in Westf. o. J. [1935].
- Romera, Luigi: *Le armi segrete di Hitler*, Milano 2005.
- Rose, Bill: *Flying Saucer Technology*, Hersham, Surrey 2011.
- Rosenfeld, Gavriel D.: *Das Vierte Reich. Der lange Schatten des Nationalsozialismus*, Darmstadt 2020.
- Rothkugel, Klaus-Peter: *Das Geheimnis der deutschen Flugscheiben*, 3. Aufl. o. O. 2017 (1. Aufl. Zweibrücken 2002).
- Sachs, Margaret: *The UFO Encyclopedia*, New York 1980.
- Schabel, Ralf: *Die Illusion der Wunderwaffen. Die Rolle der Düsenflugzeuge und Flugabwehr-raketen in der Rüstungspolitik des Dritten Reiches*, München 1994.
- Schetsche, Michael/Engelbrecht, Martin (Hg.): *Von Menschheit und Außerirdischen. Transterrestrische Begegnungen im Spiegel der Kulturwissenschaft*, Bielefeld 2008.

- Salinas, Juan/Nápoli, Carlos de: Ultramar sur. La fuga en submarinos de más de 50 jefes Nazis, Barcelona 2006.
- Sautier, Dipl.-Ing. [Georg]: Maschine und Mensch, Vacha (Rhön) 1934.
- Schaeffer, Heinz: U-977. 66 Tage unter Wasser, Wiesbaden 1950.
- Schedel, Josef Otto: UFO-Zeitchronik. Drei Jahrzehnte UFO-Geschichte in Wort und Bild. Archivierte Medienausschnitte aus den dreißiger, vierziger und fünfziger Jahren, Marktoberdorf 2010.
- Scheer, K[arl]. H[erbert].: Unternehmen Diskus, Rastatt 1978 (Erstausgabe Wuppertal-Küllenhahn 1955).
- Scheina, Robert L.: Latin America. A Naval History 1810–1987, Annapolis, MD 1987.
- Schmalenbach, Paul: Die deutschen Hilfskreuzer 1895–1945, Oldenburg u.a. 1977.
- Schöpfer, Siegfried: Fliegende Untertassen. Ja oder Nein? 2. Aufl. Lüneburg 1980 (Erstausgabe Stuttgart/Weil 1955).
- Shapley, Harlow: Wir Kinder der Milchstrasse. Die Evolution aus den Tiefen des Kosmos, Düsseldorf/Wien 1965.
- Stevens, Henry: Hitler's Flying Saucers. A Guide to German Flying Discs of the Second World War, 2. Aufl. Kempton, ILL 2012.
- Storck, Rudolf: Flying Wings. Die historische Entwicklung der Nurflügelflugzeuge in aller Welt, Bonn 2003.
- Strehl, Rolf: Fliegende Untertassen. Ein Geheimnis geistert um die Welt, o.O. [Wanne-Eickel], o.J. [1953] (Schwarzweiß-Reprint herausgegeben von Dieter von Reeken Lüneburg 1979).
- Strube, Julian: VRIL. Eine okkulte Urkraft in Theosophie und esoterischem Neonazismus, München 2013.
- Szabó, Ladislao: Hitler esta vivo, Buenos Aires 1947, französische Ausgabe (als Ladislao Szabo): Je sais que Hitler est vivant, Paris 1947.
- Taubert, Ulli/Berse, Andreas A.: Die Revell-Story. Bauanleitung zum Erfolg, Bielefeld 2018.
- Trischler, Helmuth/Schrogl, Kai-Uwe (Hg.): Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907–2007, Frankfurt/New York 2007.
- Uhl, Matthias: Stalins V-2. Der Technologietransfer der deutschen Fernlenkwaffentechnik in die UdSSR und der Aufbau der sowjetischen Raketenindustrie 1945 bis 1959, Bonn 2001.
- Ward, Arthur: Airfix. Celebrating 50 years of the World's greatest plastic kits, London 1999.
- Warren, Bill: Keep Watching the Skies! American Science Fiction Movies of the Fifties, 2 Bde., Jefferson, NC 2010.
- Weigand, Jörg: Das utopisch-phantastische Leihbuch nach 1945. Eine Bestandsaufnahme, Lüneburg 2019.
- Weigand, Jörg: Träume auf dickem Papier. Das Leihbuch nach 1945 – ein Stück Buchgeschichte, Baden-Baden 1995.
- Westphal, Peter G.: UFO UFO – Das Buch von den Fliegenden Untertassen, Stuttgart 1968.
- Weyer, Johannes: Akteurstrategien und strukturelle Eigendynamiken. Raumfahrt in Westdeutschland 1945–1965, Göttingen 1993.

- Wissmann, Gerhard: Geschichte der Luftfahrt von Ikarus bis zur Gegenwart. Eine Darstellung der Entwicklung des Fluggedankens und der Luftfahrttechnik, 5. Aufl. Berlin-Ost 1979.
- Zündel, Ernst: UFOs. Nazi Secret Weapon? O. O. [Toronto], o. J. [ca. 1974].
- Zuk, Bill: Avrocar. Canada's Flying Saucer. The Story of Avro Canada's Secret Projects, Erin, ON 2001.

b) Aufsätze, Artikel

- Aumann, Philipp: Großforschung und Wunderglaube. Die Entwicklung von Fernwaffen als Strategie und letzte Hoffnung im Zweiten Weltkrieg, in: Historisch-Technisches Museum Peenemünde (Hg.): Wunder mit Kalkül. Die Peenemünder Fernwaffenprojekte als Teil des deutschen Rüstungssystems, Berlin 2016, S. 8–54.
- Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, 28. Jg. 1954, H. 3, S. 50f.
- Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, 28. Jg. 1954, H. 8, S. 170.
- Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, 28. Jg. 1954, H. 9, S. 196.
- Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, 28. Jg. 1954, H. 11, S. 246.
- Beck, Dr. Waldemar: Luftpolitische Monatsschau, in: Der Flieger, 29. Jg. 1955, H. 14, S. 362.
- [Betzl, Robert]: Papierflieger und Möwen. Schicksalhafte Begegnung mit »des Teufels General« Ernst Udet; in: Oberbayerisches Volksblatt v. 06.02.1991, S. 13.
- Ders.: Eine Idee wird zur Waffe. Luftschlacht über England – Zusammenbruch des Dritten Reiches, ebd. v. 08.02.1991, S. 13.
- Ders.: Die UFOs sind da! Aus Realität wird Fiktion – Flugscheibe und UFO-Wahn; ebd. v. 12.02.1991, S. 19.
- Ders.: Im Netz der Siegermächte. Trotz Geheimhaltung und Material-Schwierigkeiten – Epp macht weiter; ebd. v. 14.02.1991, S. 11.
- Ders.: Flop statt Sensation. Trotz aller Mühen – Pleite auf der internationalen Verkehrsausstellung; ebd. v. 20. Februar 1991, S. 15.
- Ders.: Scheiben als faszinierende Fluggeräte. Erfinder Andreas Epp auf einer Vortragsveranstaltung – Gutes Echo gefunden; in: OVB v. 30.04./01.05.1991, S. 12.
- Bontty, Mónica M.: The Haunebu, in: Göttinger Miszellen 145 (1995), S. 45–58.
- Ciesla, Burghard: Das Raketen- und Luftfahrtwissen deutscher Wissenschaftler im Dienst der alliierten Sieger, in: Helmuth Trischler/Kai-Uwe Schrogl (Hg.): Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907–2007, Frankfurt/New York 2007, S. 177–194.
- Dicke, Dr. Eduard: Fliegende Untertassen, in: Flugwelt, 2. Jg. 1950, H. 5, S. 117f.
- Endres, Robert: Zum Verbleib der Luftwaffenakten beim Zusammenbruch 1945 und danach, in: Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hg.): 50 Jahre Luftwaffen- und Luftkriegsgeschichtsschreibung, Freiburg i. Br. 1970, S. 25–31.
- Ew: Die Wahrheit über die Fliegenden Untertassen, in: Flugwelt, IV. Jg. 1952, H. 9, S. 277.
- Gartmann, H[einz].: Rezension zum Buch »Endstation Mond«, in: Weltraumfahrt. Beiträge zur Weltraumforschung und Astronautik, Jg. 1952, H. 2, S. 63.

- [Gartmann, Heinz]: Das Rätsel der »Fliegenden Untertassen« gelöst. Der technische Mitarbeiter des »Wochenend«, Dipl.-Ing. Heinz Gartmann erklärt: Keine Raumschiffe vom Mars, nur ein ganz revolutionärer Flugzeug-Typ – das ist es, was hinter dem Geheimnis steckt, das die Welt erregt, in: *Wochenend. Bilderzeitung zur Erholung vom Alltag*, 3. Jg. 1950, Nr. 15 v. 13.04.1950, S. 9, 13.
- Halem, Heinz von: Entstehung der Focke-Wulf Triebflügelflugzeuge mit Lorin-Düsenantrieb, in: *Flugwelt. Monatszeitschrift für die Gesamtheit der internationalen Luftfahrt*, 2. Jg. 1950, Nr. 3, S. 50f.
- He, Rezension zu Luser, Geheimwaffen, in: *Flugwelt*, IX. Jg. 1957, H. 12, S. 948.
- Henke, Josef: Das Schicksal deutscher zeitgeschichtlicher Quellen in Kriegs- und Nachkriegszeit. Beschlagnahme – Rückführung – Verbleib, in: *Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte*, 30. Jg. 1982, H. 4, S. 557–620, Onlineversion: <www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1982_4_1_henke.pdf>, Zugriff: 14.04.2020.
- Jüdt, Ingbert: Nazi-UFO im Modell – die Reichsflugscheibe von Revell, in: *jufof – journal für ufo-forschung*, 41. Jg., 4/2020, S. 103f.
- Klein, Georg: Die »Fliegenden Teller«, in: *Tages-Anzeiger für Stadt und Kanton Zürich* v. 16.10.1954, S. 5.
- Klimke, Otfried: Es ist rund und fliegt. Omega Diskus 39/58, in: *Saarbrücker Zeitung* v. 7./8. August 1965, S. IV.
- Kramer, André: Fliegende Untertassen in deutschsprachigen Presseberichten 1950, in: *jufof – journal für ufo-forschung*, 41. Jg., 06/2020, S. 165–188.
- Lange, Thomas H.: Raumfahrteuphorie und Raketentechnik 1925–1945, in: Trischler, Helmuth/Schrogl, Kai-Uwe (Hg.): *Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907–2007*, Frankfurt/New York 2007, S. 123–137.
- v. L.: Das Kuckucksei, in: *Luftfahrt International*, 4/1983, S. 127, zitiert nach: CENAP REPORT Nr. 162, 8/1989, S. 10.
- Maier, Helmut: Luftfahrtforschung im Nationalsozialismus, in: Trischler, Helmuth/Schrogl, Kai-Uwe (Hg.): *Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907–2007*, Frankfurt/New York 2007 S. 104–122.
- Mayer, Gerhard: UFOs in den Massenmedien – Anatomie einer Thematisierung, in: Schetsche, Michael/Engelbrecht, Martin (Hg.): *Von Menschheit und Außerirdischen. Transterrestrische Begegnungen im Spiegel der Kulturwissenschaft*, Bielefeld 2008, S. 105–132.
- Meier, Hans Justus: Fragen zum Thema einer deutschen »fliegenden Untertasse«, in: Miranda, J[usto]./Mercado, P[aula].: *Flugzeug Profile* Nr. 23: *Deutsche Kreisflügelflugzeuge, Illertissen o.J. [1997]*, S. 23f.
- O.V. [d. i. Meier, Hans Justus]: Deutsche Flugkreisel. Gab's die? In: *LUFTFAHRT international*, Nr. 9, Mai/Juni 1975, S. 1361–1371.
- Meier, Hans Justus: Der Wahrheit auf der Spur: Die Miethe-Flugscheibe – eine reichlich nebulöse Erfindung, in: Namislo, Hans M. (Hg.): *Fliegerkalender. Internationales Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt* 1995, Herford/Berlin/Bonn 1994, S. 75–81.

- Meier, Hans Justus: Zum Thema »Fliegende Untertassen«: Der Habermohlsche Flugkreisel, in: Fliegerkalender. Internationales Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt, Jahrgang 1999, Hamburg/Berlin/Bonn 1998, S. 5–16.
- Meyer, H. G.: Nur Geister fliegen lautlos! In: Das Ufer – Die Farbillustrierte, Nr. 18, September 1952, S. 6.
- Michalski, Peter: Hitlers geheime UFO-Pläne. So wollte er im letzten Moment noch den Krieg gewinnen, in: Bild-Zeitung v. 06.12.2004, S. 5.
- O.V.: 1941 erfand er »fliegende Untertassen«, in: Nordwest-Zeitung v. 31.03.1950, S. 3.
- O.V.: Alles schon dagewesen! In: Der Flieger, 29. Jg. 1955, H. 4, S. 92.
- O.V.: Aus den Geheimfächern der deutschen Luftfahrtindustrie, 31. Folge: He-177, in: Der Flieger, 30. Jg. 1956, H. 1, S. 14f.
- O.V.: Das deutsche Element in der sowjetischen Flugzeugindustrie, in: Flugwelt, 3. Jg. 1951, H. 5, S. 132f., H. 6, S. 165.
- O.V.: Das gab's! Die fliegende Untertasse der deutschen Luftwaffe. Dokumentarbericht über Geheimwaffen des II. Weltkrieges, in: ZB. Illustrierte für Menschen im Atomzeitalter, Nr. 25, 1957, 1. Dezemberheft, S. 1–3; Onlineversion www.download.gsb.bund.de/BBK/Magazin-Bevoelkerungsschutz195725.pdf; Zugriff v. 19.08.2021.
- O.V.: Das Geheimnis der Fliegenden Untertassen: Die Wunderscheibe des John Frost. Kanadas Wundertassen fliegen wirklich/Geniale Konstruktion, in: 7 Tage, Nr. 16, 12.–18. April 1954, S. 3.
- O.V.: Deutsche erfanden »Fliegende Untertassen. Als Geheimwaffen im Zweiten Weltkrieg konstruiert, aber nie mehr zum Einsatz gekommen, in: 7 Tage, Nr. 17, 19.–25. April 1954, S. 5.
- O.V.: Deutsche Raketen, Raketenflugzeuge/Staustahl-Triebwerke und Flugzeuge, in: Flugwelt, 2. Jg. 1950, H. 1, S. 4–8.
- O.V.: Die aktuelle Seite, in: Der Flieger, 27. Jg. 1953, H. 6, S. 140.
- O.V.: Die »fliegende Matratze«, in: Der Flieger, 30. Jg. 1956, H. 6, S. 145.
- O.V.: Die ganze Welt sieht Fliegende Teller, in: Kristall – für Unterhaltung und Wissen, 5. Jg. 1950, Nr. 8, S. 6f.
- O.V.: Ein deutscher Hubschrauber mit 600 km/h Geschwindigkeit aus dem Jahre 1941, in: Flugwelt, IV. Jg. 1952, H. 1, S. 9.
- O.V.: Erste Flugscheibe flog 1945 in Prag – enthüllt Speers Beauftragter. Interview unseres wissenschaftlichen Mitarbeiters Dr. WERNER KELLER mit Obergeringenieur GEORG KLEIN, in: Welt am Sonntag, 6. Jg. 1953, Nr. 17 v. 26.04.1953, S. 1, 14.
- O.V.: »Fliegende Untertassen von fremden Welten«. Oberth: Offenbar sind die Wesen, die sie steuern, uns in der Kultur weit voraus, in: Nordwest-Zeitung v. 06.11.1967, S. 14.
- O.V.: Geschichte der deutschen V-Waffen, in: Der Flieger, 30. Jg. 1956, H. 10, S. 256.
- O.V.: Heinkel He P-1077 »Julia«, in: Flugwelt. Monatszeitschrift für die Gesamtheit der internationalen Luftfahrt, 2. Jg. 1950, H. 4, S. 76.
- O.V.: Il dischi volanti furono ideati nel 1942 in Italia e in Germania, in: Il Giornale d'Italia v. 25.03.1950, S. 1.
- O.V.: Im Netz alliierter Verbote, in: Der Stern, H. 39 v. 23. August 1953 ohne Seitenangabe.

- O.V.: Immer noch im Kreuzfeuer der Diskussion: »Fliegende Untertassen«, in: Hobby. Magazin für Technik, Februar 1955, 55–59.
- O.V.: Kanadas Flugzeugindustrie, in: Flugwelt, V. Jg. 1953, H. 4, S. 99.
- O.V.: Nochmals: Zuviel Lärm um »Fliegende Untertassen«? In: Hobby. Das Magazin der Technik, November 1954, S. 13–17.
- O.V.: Revells Plastik Ufo ist wieder erhältlich, in: Westfalen-Blatt v. 22.02.2019; www.westfalenblatt.de; Zugriff v. 13.12.2020.
- O.V.: Rezension zu Luser, Die deutschen Waffen und Geheimwaffen, in: Der Flieger, 30. Jg. 1956, H. 22, S. 548.
- O.V.: Sensation um Untertassen, in: Hamburger Morgenpost Nr. 45 vom 23.02.1953, S. 1.
- Ders.: Mr. Arnold machte eine Entdeckung, ebd., S. 8.
- Ders.: Geheime Sitzung in Berlin, ebd. v. 24.02.1953, S. 5.
- Ders.: Startgebrüll erfüllte die Luft, ebd. v. 25.02.1953, S. 5.
- Ders.: Zweiter Probeflug mit Fernsteuerung geplant, ebd. v. 26.02.1953, S. 5.
- Ders.: Gespenstischer Tanz am Himmel, ebd. v. 27.02.1953, S. 5.
- Ders.: Flug mit 2200 km/st, ebd. v. 28.02.1953, S. 5.
- Ders.: Wettlauf mit der Zeit beginnt, ebd. v. 02.03.1953, S. 8.
- Ders.: Prag von den Russen eingeschlossen, ebd. v. 03.03.1953, S. 5.
- Ders.: Russen erbeuten den »Flugdiskus«, ebd. v. 04.03.1953, S. 5.
- Ders.: Habermohl sprengt Flugscheibe, ebd. v. 05.03.1953, S. 5.
- Ders.: Wo ist Konstrukteur Habermohl? Ebd. v. 06.03.1953, S. 5.
- Ders.: Jeder Fleck der Erde erreichbar, ebd. v. 07.03.1953, S. 5.
- Ders.: Start zum Rekordflug, in: ebd. v. 07.03.1953, S. 5.
- Ders.: Einflieger Roehlike schildert Probeflug: Hundert Meter in der Sekunde! In: ebd. v. 09.03.1953, S. 8.
- O.V.: Die Wahrheit über das größte Geheimnis unserer Tage. Fliegende Untertassen, in: 7 Tage, Nr. 15, 5.–11. April 1954, S. 3.
- O.V.: Statt Marsmensch Fernsteuerung. Bremerhavener baut zwei Meter große »Fliegende Untertasse«, in: Nordsee-Zeitung (Bremerhaven) v. 15. März 1958.
- O.V.: Tatsachen um deutsche Geheimwaffen Forschungsanstalt Peenemünde, in: Flugwelt, 2. Jg. 1950, H. 4, S. 94f.
- O.V.: Untertassen. Sie fliegen aber doch, in: Der Spiegel, Nr. 13 v. 30.03.1950, S. 33–35.
- O.V.: USAF-Chef glaubt an Fliegende Untertassen, in: Flugwelt, VI. Jg. 1954, H. 7, S. 212.
- O.V.: USAF Continues Avro Saucer Project, in: AVIATION WEEK v. 31.10.1955, S. 14f.
- O.V.: VTOL-Projekte – Flugzeuge von morgen, in: Flugwelt, IX. Jg. 1957, H. 4, S. 260.
- O.V.: Wachtposten der Uraniden. Professor Oberth deutet »Fliegende Untertassen« als mindestens 300 Jahre alte Fahrzeuge mit Lebewesen aus anderen Sternenwelten, in: Nordwest-Zeitung v. 16.10.1954, S. 23.
- O.V.: War das die sagenhafte Wunderwaffe? Hitler ließ heimlich Ufos bauen, in: Bild-Zeitung v. 06.12.2004, S. 1.

- O.V.: Was kann die sowjetische Flugzeugindustrie leisten? In: *Flugwelt*, 2. Jg. 1950, H. 12, S. 316f.
- O.V.: Wir konstruierten FLIEGENDE TELLER. Des Rätsels Lösung: Luftwaffe plante Scheiben-Flugzeuge. Unser technischer Mitarbeiter Dipl.-Ing. G. Sautier berichtet über Konstruktion, in: *Kristall – für Unterhaltung und Wissen*, 5. Jg. 1950, H. 9, S. 7, 19.
- O.V.: Woher kommen sie? Was ist ihr Zweck? Wer baute sie? In: *Kristall – für Unterhaltung und Wissen*, 5. Jg. 1950, Nr. 3, S. 17, 19.
- O.V.: Zuviel Lärm um »Fliegende Untertassen«? In: *Hobby. Magazin für Technik*, Oktober 1954, S. 60–69, 130, 132f. Fortsetzung ebd., November 1954, S. 13–17.
- Peiniger, Hans-Werner: Deutsche bereits seit 1934 auf dem Mond? In: *jufof – Journal für UFO-Forschung*, H. 8, 5/1993, S. 135–138.
- Rebhandl, Bert: Wenn Adolf Hitler den Tyrannosaurus reitet. Die letzten Menschen und die letzten Nazis vom Mond suchen den Heiligen Gral: Die Fortsetzung der Trash-Saga »Iron Sky« findet Verbindungen zwischen alten und neuen Verirrungen, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* v. 21.03.2019, S. 11.
- Scholze, Dipl.-Ing. Oscar: Fernraketen, Lenkwaffen, Satelliten, Raketen-Gleitflugzeuge und deren heutiger Stand unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Anteiles, in: *Flugwelt*, X. Jg. 1958, H. 2, S. 83–88.
- Seidl, Claudius: Die Ufos sind über uns. Aber wer sitzt am Steuer? Das Pentagon legt bald seinen Bericht über unidentifizierte Flugobjekte vor. Die Sache bleibt rätselhaft, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* v. 8. Juni 2021, S. 11.
- Spanuth, Pastor Jürgen: Die grosse Wanderung, in: *Die Karawane*, H. 1, 8. Jg. 1967, S. 5–69, www.karawane.de, Zugriff v. 23.12.2020.
- Summerhayes, Colin/Beeching, Peter: Hitler's Antarctic base: the myth and the reality, in: *Polar Record*, Vol. 43, January 2007, S. 1–21.
- Stiller, Wilhelm A.: Fliegende Teller. Ganz Amerika steht vor einem Rätsel. In: *Kristall – für Unterhaltung und Wissen*, 5. Jg. 1950, Nr. 3, S. 17, 19.
- Streit, Kurt W.: Fliegende Untertasse = Deutscher Flugkreisel? Ein Geheimnis wird nach sieben Jahren gelüftet, in: *Das Ufer – Die Farbillustrierte*, Nr. 18, September 1952, S. 4–6.
- Sullivan, Walter: Einführung, in: Gillmor, Daniel S./Condon, Dr. Edward U. (Hg.): *Final Report of the Scientific Study of Unidentified Flying Objects*, New York 1969, S. V–XIII.
- Volursus: Geheimwaffen der Sowjetunion, in: *Flugwelt*, V. Jg. 1953, H. 11, S. 349–353.
- Zwicky, Viktor: Das Rätsel der Fliegenden Teller. Ein Interview mit Oberingenieur Georg Klein, der unseren Lesern Ursprung und Konstruktion dieser Flugkörper erklärt, in: *Tagesanzeiger für Stadt und Kanton Zürich* v. 18.09.1954, S. 4.
- Zuerl, Walter: Seltsame Flugzeuge. 1. Unsymmetrische Flugzeuge, in: *Der Flieger*, 21. Jg. 1942, H. 9, S. 254–258.
- Ders.: Seltsame Flugzeuge, ebd., 22. Jg. 1943, H. 3, S. 80f. Fortsetzung ebd., H. 4, S. 108f.
- Ders.: Seltsame Flugzeuge. Neue Formen des Starflügel-Flugzeuges, in: *Der Flieger*, 23. Jg. 1944, H. 1, S. 14f.
- Ders.: Seltsame Flugzeuge. Sonstige Konstruktionen, in: *Der Flieger*, 23. Jg. 1944, H. 4, S. 116f.

c) Internetressourcen

- »Andreas Epp – Nazi UFO myth« auf youtube.com, Länge 0.02.58h; Zugriff v. 07.09.2020. www.youtube.com.
- Andreas Epp auf dailymotion.com, Länge ca. 30 Min. www.dailymotion.com; Zugriff v. 02.09.2020.
- Bülow, Ralf: Marsmenschen über Mainz, 5.11.2007; www.spiegelonline.de; Zugriff v. 29.01.2021.
- Bülow, Dr. Ralf: Der Meister der Flugscheiben. Zum 100. Geburtstag von Joseph Andreas Epp, <www.ufo-information.de>, Zugriff: 21.07.2016.
- Caloyanni, Emmanuel: René Couzinet (1904–1956) de la gloire à la déchéance; <www.aerostories.free.fr/constructeurs/couzinet/>, Zugriff: 01.04.2020.
- Chabria, Anita: After 50 years, is Paul Moller's quest to create the world's first flying car about to come true? <www.sactownmag.com/June-July-2013/Meet-George-Jetson/>, Zugriff: 14.04.2020.
- Collazo, George: Haunebu and Adamski, 2 in 1 Review, in: www.modellsreview.com vom 10. Oktober 2014, ergänzt am 18. Juni 2018; Zugriff v. 13.12.2020.
- Deutsches Patent- und Markenamt, Patent DE 000019818945 A1; <www.depatistnet.dpma.de>, Zugriff v. 17.01.2018.
- Gradwohl, Uwe/Kölbel, Ralf: Der UFO-Bericht der US-Geheimdienste v. 28.06.2021; www.swr.de Zugriff v. 09.09.2021.
- Greenhaigh, Ian: If it walks like a duck and quacks like a duck ... www.veteranstoday.com; Zugriff v. 21.09.2018.
- Hanley, Terence E.: Tellers of Weird Tales: Donald E. Keyhoe (1897–1988) v. 11.04.2012, <http://tellersofweirdtales.blogspot.com>, Zugriff v. 12.09.2018.
- Herrmann, Anke: Nachruf auf Heiner Gehring, www.buegerwelle.de, Zugriff v. 26.08.2020.
- Kirstein, Dennis: Die Geburtsstunde der fliegenden Untertassen – Kenneth Arnold und das Fate Magazin; www.ufo-information.de Zugriff v. 04.01.2021.
- Koos, Dr. Volker: Kreisflügler Sack AS 6/V1 – der »fliegende Bierdeckel«. www.adl-luftfahrtshistorik.de, Zugriff v. 30.10.2020.
- Liste von Modellbaummotoren; Franz Philipp, Frali-Dieselmotor, 1951, 1,4 Kubikzentimeter; www.paul-hucke-archiv-antik.de, Zugriff v. 16.07.2020.
- McClure, Kevin: Der Nazi-UFO-Mythos, S. 5. www.ufo-information.de, Zugriff v. 30.10.2020.
- McClure, Kevin: More Lies than Secrets: Investigating »Nazi UFO« Legends, Magonia v. 10.02.1999. <http://magonia.haaan.com>, Zugriff v. 22.01.2019.
- Nagl, Manfred: SF, Occult Sciences, and Nazi Myths, in: Science Fiction Studies, Vol. 1, No. 3, Spring 1974, www.depauw.edu/sfs/bachissues/3/nagl/3art.htm; Zugriff v. 25.06.2020.
- O.V.: Skandal im Kinderzimmer. Modellhersteller Revell bietet Nazi-Ufo für Kinder an und erntet Shitstorm. www.mopo.de/news, Zugriff vom 18.06.2018.
- O.V.: Ein fiktives Nazi-Ufo für die Kleinen, in: www.faz.net; Zugriff v. 17.06.2018.
- O.V.: Modellbauhersteller Revell in der Kritik: Nazi-Ufos fürs Kinderzimmer, www.ndr.de/nachrichten, Zugriff v. 18.06.2018, jetzt unter www.presseportal.de; Zugriff v. 21.01.2021.
- Reichsflugscheibe, www.wikipedia.de; Zugriff v. 05.01.2021.

Schönmann, Jochen: Höchststrafe für Zündel nach bizarrem Prozess, in: Der Spiegel v. 15.02.2007; www.spiegel.de, Zugriff v. 19.08.2021.

Sula, Mike: Atlantis Ho! David Hatcher Childress has travelled all over the globe in search of lost cities, but Kempton, Illinois, is where he has chosen to build his empire of the improbable, in: www.chicagoreader.com v. 07.09.2006; Zugriff v. 18.08.2021.

d) Spielfilme, Dokumentationen, Fernsehsendungen

Bruce Gentry – Daredevil of the Skies (12teiliges Serial, USA 1949, Regie: Gordon Spencer Bennet).
The Flying Saucer (USA 1950, Regie: Mikel Conrad).

Welt im Bild 61/1953, Laufzeit 0.05.37.14h-0.06.09.07; www.filmothek.bundesarchiv.de; Zugriff v. 01.09.2020.

The Truth About Flying Saucers, tatsächlicher Titel: Unidentified Flying Objects: The True Story of Flying Saucers (USA 1956, Regie: Winston Jones).

Invasion aus dem Kosmos? Die Wahrheit über die Fliegenden Untertassen (ZDF 1967, Regie: Wolfgang Braun).

Die Delegation (ZDF 1970, Regie: Rainer Erler).

UFO – Geheimnisse des Dritten Reichs (A/D 1992, keine Regieangaben)

Ein Gespräch mit Andreas Epp, <www.dailymotion.com/video/xj2erg>, Zugriff v. 14.04.2020.

Mythos Neuschwabenland. Das letzte Geheimnis des Dritten Reiches (TV-RU 2007).

Nazi UFOs – Die Verschwörung (Nazi UFO Conspiracy, USA 2008, Regie: Hereward Pelling).

ZDF history, Episode: Mythos UFO – Das Geheimnis der Area 51 (ZDF 2009, Regie: Dirk Pohlmann).

Ancient Aliens, Episode Technologien im Dritten Reich (Aliens and the Third Reich, USA 2010).

Personenregister

Soweit bekannt, wurden die Namen mit Tätigkeitsangaben bzw. Berufsbezeichnungen versehen und auf evtl. Pseudonyme bzw. Fiktivität der (angeblichen) Person hingewiesen

Ackermann, Karl, Leserbriefschreiber 114
Adamski, George, US-amerikanischer Ufologe 3, 5, 133
Angerer, Bernd, Filmanimator 135
Arnold, Kenneth; US-amerikanischer Geschäftsmann, Privatpilot, Autor 18–20, 47, 55

Baade, Brunolf 84
Baumgart, [Peter], Flugkapitän 139
Beck, Waldemar, Journalist 95, 96, 97, 100
Belluzzo (andere Schreibweisen Beluzzo, Bellonzo, Bellouzo, Ballenzo), Giuseppe, italienischer Ingenieur, Minister 26–28, 31f., 37f., 45f., 80, 115, 121
Bergmann, O., Autor, vermutlich ein Pseudonym 157f.
Berlitz, Charles, US-amerikanischer Autor 121
Betzl, Robert, Journalist 130, 132
Bormann, Martin, Leiter der NSDAP-Parteikanzlei, »Sekretär des Führers« Adolf Hitler 14, 17
Borstel, Dierk, Politikwissenschaftler 5
Braun, Eva, Ehefrau Adolf Hitlers 13, 139
Braun, Wernher von, Raketeningenieur V, 89
Brux, Hans-Joachim 32
Bülow, Ralf, Autor 130f., 134
Bürgle, Klaus, Grafiker 40, 83–87
Burde, Gerhard, Verleger, Autor, Produzent 135
Byrd, Richard E., Admiral der US Navy 12, 15, 140

Campagna, Palmiro, kanadischer Ingenieur, Luftfahrthistoriker, Autor 80
Cartier, Rudolph, britischer Filmregisseur V
Charroux, Robert, französischer Autor, Ufologe 138
Childress, David H., US-amerikanischer Autor, Verleger und Ufologe 111, 155f.
Chiles, Clarence S., US-amerikanischer Verkehrspilot 22
Cohen, Daniel, US-amerikanischer Autor 20
Colavito, Jason, US-amerikanischer Autor, Journalist 156

Condon, Edward U., US-amerikanischer Atomphysiker IX, 8f.
Conrad, Mikel, US-amerikanischer Filmregisseur 23
Coplon, Judith, sowjetische Spionin in den USA 26
Couzinet, René, französischer Ingenieur 111
Craigie, Laurence C., General, US Air Force 21

Däniken, Erich von, Schweizer Autor, Ufologe 113, 123, 130, 138, 145, 156
Dicke, Eduard Walter, Autor 101
Dominik, Hans, Ingenieur, Science Fiction-Autor 92
Dornberger, Walter, Ingenieur, General der Wehrmacht 103, 133
Drake, Raymond, britischer Autor, Ufologe 138
DuBarry, Ken, US-amerikanischer Journalist 24
Durant, Frederick C., Offizier US Air Force, Raumfahrthistoriker 89

Eckhardt, Leonhard, Autor 131
Eisfeld, Rainer, Politikwissenschaftler, Autor 90, 93
Eisele, Antonie, Leserbriefschreiberin 114
Epp, (Joseph) Andreas, Techniker 116f., 119, 123, 125–127, 129–137, 139, 156, 158
Erler, Rainer, Filmregisseur 24, 113
Espenlaub, Gottlob, Ingenieur 94f.
Ettl, Ralf, Drehbuchautor 135, 158
Evans, Richard J., britischer Historiker IX

Farrell, Joseph P., US-amerikanischer Autor 156
Fest, Joachim, Historiker, Autor 143
Fidolszyk, polnischer Schiffingenieur 49
Focke, Henrich, Ingenieur, Flugzeug- und Hubschrauberkonstrukteur, Unternehmer 101f.
Förste, Erich, Admiral a. D. der Kriegsmarine 106
Forsyth, Frederick, britischer Autor 143, 144
Frank, Karl Hermann, Staatsminister für Böhmen und Mähren (deutsch besetzte Tschechoslowakei) 61
Franke, Jochen, Journalist 47f.
Fricke, Siegfried, Modellbauer 147
Friedl, Egbert, Grafiker 2, 5
Frost, John, britischer Ingenieur 70f., 76, 80
Fuchs, Klaus, britisch-deutscher Kernphysiker, sowjetischer Spion in Großbritannien 26

- Gadow, Gerhard, Sachbuchautor 145f.
 Galle, Heinz J., Sachbuchautor 83, 91
 Gartmann, Heinz, Raketeningenieur, Autor 10, 37f., 40, 48, 94
 Geise, Gernot L., Autor 130, 146, 158
 Gehring, Heiner, Autor 131, 146, 158
 Gellner, John, Offizier der Royal Canadian Air Force 76
 Goebbels, Joseph Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda 28
 Göring, Hermann Reichsmarschall, Reichsluftfahrtminister, Oberbefehlshaber der Luftwaffe 29, 56, 72, 140
 Gold, Harry, sowjetischer Spion in den USA 26
 Golowanow, Alexander, sowjetischer Fliegermarschall 63
 Goodrick-Clarke, Nicholas, britischer Historiker, Theologe, Autor X, 18, 135, 137, 141
 Gorman, George F., US Air Force-Pilot 22f., 32
 Gottberg, Hans von, Sachbuchautor 118
 Goy, Rudolf, deutscher Emigrant in Kanada 80
 Greenfield, Allen, US-amerikanischer Okkultist, Autor 155
 Greenglas, David, sowjetischer Spion in den USA 26
 Grosser, Johann Franz Gottlieb, Ausschußvorsitzender 128
 Grumke, Thomas, Politikwissenschaftler 138
 Haarmann, D. H., Autor, vermutlich ein Pseudonym 157
 Haas, H., Rezensent 94
 Habermohl, Otto, fiktiver Luftfahrtingenieur 46, 54, 59, 60–64, 67, 76, 106f., 115, 117, 126f., 133f., 142
 Habsburg, Otto von, letzter österreich-ungarischer Kronprinz, Politiker 23
 Harbinson, William Allen, britischer Autor 141f., 157
 Harris, Robert, britischer Journalist, Autor 143
 Haut, Walter, Offizier der US Army Air Force 19
 Hawthorne, Offizier, Royal Air Force 76
 Heidrich, Heinz-Wolfgang, Fregattenkapitän der Bundesmarine 119
 Heimlech (eigentlich Heimlich), William F., US-amerikanischer Offizier im Militärnachrichtendienst 16
 Heinkel, Ernst, Ingenieur, Flugzeugkonstrukteur, Unternehmer 29, 96, 103
 Heinlein, Robert A., Offizier der US Navy, Science Fiction-Autor 10, 11, 94, 155
 Heinzerling, Werner, Ingenieur, Abteilungsleiter Deutsches Museum München 129
 Hekla, angeblicher isländischer Kapitän 15, 17
 Helsing, Jan van (Pseudonym von Holey, Jan Udo) 155
 Hepperle, Martin, Aerodynamiker 153f.
 Herresdoerfer, Christian, Filmregisseur 143
 Heß, Rudolf, Reichsminister, Privatsekretär Hitlers und bis 1941 dessen Stellvertreter in der NSDAP 141
 Hiss, Alger, US-amerikanischer Regierungsbeamter, angeblich sowjetischer Spion 26
 Hitler, Adolf, »Führer und Reichskanzler«, Oberbefehlshaber des Heeres der Wehrmacht X, 10, 13f., 16f., 26, 29, 31f., 35, 61, 62, 84, 136, 138f., 141, 144
 Holey, Jan Udo (alias Jan van Helsing), rechtsextremistischer Autor 155
 Holzamer, Karl, ZDF-Intendant 115
 Horten, Reimar und Walter, Offiziere der Luftwaffe, Flugzeugkonstrukteure 93
 Hossner, Robert, Leserbriefschreiber 90
 Hyneck, J. Allen, US-amerikanischer Astronom, Autor, Ufologe 9, 121
 Irving, David, britischer Historiker, Sachbuchautor 29
 Jones, R[aymond]. V., britischer Historiker 148
 Jones, Winston, US-amerikanischer Filmregisseur 114
 Josephi-Lund, Frederik, Leserbriefschreiber 45
 Josten, Johann Peter, CDU-Bundestagsabgeordneter 111f.
 Jürgen-Ratthofer, Norbert (andere Schreibweise Norbert Jürgen Ratthofer bzw. Rathofer), Drehbuchautor 135
 Jung, Carl Gustav, Schweizer Psychiater 88
 Junkers, Hugo, Ingenieur, Flugzeugkonstrukteur, Unternehmer 41
 Kammler, Hans, Architekt, SS-Obergruppenführer 34, 58–62
 Kens, Karlheinz, Luftfahrtjournalist 139
 Keller, Werner, Journalist, Autor 64, 66, 156
 Keviczky, Colmán von, Ufologe 112

- Keyhoe, Donald E., Offizier der US Navy, Autor 8, 21–26, 32, 86, 96, 97
- Kirchhof, Erwin, Leserbriefschreiber 41
- Klein, Georg (siehe auch Sautier, Georg), Ingenieur, Autor 43, 54, 58f., 61f., 64, 66–68, 76, 80f., 90f., 96, 120, 150, 152, 156
- Klentze, Gerd, Grafiker 45
- Klimke, Otfried, Journalist 127f.
- Klötzing, Gerhard, Leserbriefschreiber 56
- Kölle, Heinz-Hermann, Ingenieur 89
- Krämer, Ewald, Aerodynamiker 152
- Lasner-Tietze, Cordula, Bundesgeschäftsführerin Deutscher Kinderschutzbund 5
- Lorian, Georg, Schweizer Kaufmann 40
- Lucas, George, US-amerikanischer Filmregisseur 6
- Lusar, Rudolf, Offizier der Wehrmacht, Ingenieur, Sachbuchautor 104–107, 111, 115, 118, 120, 128, 138, 140, 145, 148, 156
- Lux, Horst-Dieter, Ingenieur, Pilot 40
- Mantell, Thomas F., US Air Force-Pilot 21f., 56
- Mao Tse-tung (Mao Zedong), chinesischer Politiker 26, 92
- Matouch, Rudolf, Leserbriefschreiber 114
- Mattern, Willibald, deutscher Resident in Chile 137f., 140
- Masters, David, britischer Luftfahrtjournalist 104
- McCarthy, Joseph, US-amerikanischer Politiker 26
- McClure, Kevin, britischer Autor 138
- McLaughlin, Robert B., Offizier der US Navy 25
- Meier, Hans-Justus, Archivar, Autor V, 30, 43, 119, 120, 142, 145–147, 149–153, 156
- Menzel, Donald H., US-amerikanischer Astronom, Astrophysiker V, 22, 144, 158
- Meyer, H. G., Journalist 48, 53
- Michalski, Peter, Journalist 136, 158
- Miethe, Richard (auch Robert Miethe), fiktiver deutscher Luftfahrtingenieur 15, 46f., 49, 54, 57, 59, 62f., 66f., 72f., 76, 80f., 83–85, 107, 115, 117, 121, 126f., 142
- Milch, Erhard, Generaloberst der Luftwaffe, Generalflugzeugmeister 29f., 120f.
- Moller, Paul, kanadischer Luftfahrtingenieur 105
- Montgomery, Bernard, britischer Feldmarschall 68
- Muck, Otto, Ingenieur 98, 99
- Müller, Paul Alfred, Science Fiction-Autor 145
- Mussolini, Benito, italienischer Ministerpräsident, Diktator 31f., 136
- Myler, Lok (Pseudonym von Müller, Paul Alfred) 145
- Nagl, Manfred, Literaturwissenschaftler 144
- Neame, Ronald, britischer Filmregisseur 144
- Nowarra, Heinz J. Sachbuchautor 139
- Oberth, Hermann, Raketeningenieur, Autor, Ufologe 89, 95f., 112–114
- Olbert, Fritz 89
- Pearl, Jack, (eigentlich Jaques Bain Pearl), US-amerikanischer Autor 4
- Palmer, Raymond A. »Ray«, US-amerikanischer Verleger, Science Fiction-Autor 19f.
- Peebles, Curtis, US-amerikanischer Luft- und Raumfahrtshistoriker 18, 25
- Peiniger, Hans-Werner, Autor, Ufologe 140
- Pelling, Hereward, US-amerikanischer Filmregisseur 158
- Philipp, Franz, Ingenieur 140
- Pichel, Irving, US-amerikanischer Filmregisseur 10
- Peron, Juan, argentinischer General, Politiker 11
- Piecha, Rudolf, Leserbriefschreiber 45
- Purdy, Ken, US-amerikanischer Herausgeber, Journalist 24f.
- Quatermass, Bernard, fiktiver britischer Raketeningenieur und Professor in Fernsehserien und Spielfilmen V
- Quarles, Donald A., US-amerikanischer Minister, 100
- Radtke, Günter, Grafiker 36
- Rathofer, Jürgen (andere Schreibweisen Norbert Jürgen-Ratthofer, Norbert Jürgen Ratthofer), Drehbuchautor 135, 158
- Reeken, Dieter von, Autor, Verleger 112
- Rentel, angeblicher deutscher Konstrukteur 35
- Ritter, Hermann, Science Fiction-Autor X
- Romersa, Luigi, italienischer Journalist, Autor 136
- Rosenfeld, Gavriel, US-amerikanischer Historiker 143
- Röhlke (andere Schreibweise Roehlicke), Joachim, angeblicher deutscher Pilot 59, 63f.
- Römer, Botho und Hans von, Grafiker 69, 73–75

- Rosenberg, Ethel und Julius, sowjetische Spione in den USA, 1953 hingerichtet 26
 Rothkugel, Klaus-Peter, Autor 116, 131, 136, 146, 158
- Sack, Arthur, Konstrukteur 154
 Sänger, Eugen, Luft- und Raumfahrt-Ingenieur 98
 Sautier, Georg (siehe auch Klein, Georg), Ingenieur 41, 43–46, 59, 68, 91, 150–152
 Schabel, Ralf, Autor 29
 Schaeffer, Heinz, Offizier der Kriegsmarine 13
 Schauburger, Jörn, Enkel Viktor Schaubergers 155
 Schauburger, Viktor, österreichischer Förster, Erfinder 155
 Schauburger, Walther, Sohn von Viktor Schauburger 131
 Scheer, Karl-Herbert, Science Fiction-Autor 90f.
 Schnittke, Kurt, angeblicher Ingenieur, vermutlich Werkspilot bei Messerschmitt 35f.
 Scholze, Oscar, Ingenieur 103
 Schriever, Rudolf, Techniker, Pilot 27, 32–35, 44, 47, 49, 50, 53f., 58f., 62, 66, 67, 72, 90, 106f., 117, 120f., 126–128, 133f., 142, 150f.
 Schütt, Erwin, Journalist 36, 95f.
 Schütte, Karl, Astronom, Autor 89
 Sears, Fred F., US-amerikanischer Filmregisseur 24
 Seyfert, Carl, US-amerikanischer Astronom 22
 Shapley, Harlow, US-amerikanischer Astronom 48
 Shaver, Richard, US-amerikanischer Science Fiction-Autor 19f.
 Shepherd, L[eslie]. R., britischer Physiker 89
 Sinisalo, Johanna, finnische Autorin 155
 Spanuth, Jürgen, Pastor, Autor 1
 Spatz, Oskar, deutscher Emigrant in Kanada 80
 Speer, Albert, Architekt, Rüstungsminister 58, 133
 Spencer-Jones, Harold, britischer Astronom 48
 Spielberg, Steven, US-amerikanischer Filmregisseur 9, 121
 Springer, Axel, Journalist, Verleger 41
 Stemmert, Fritz, 89
 Stevens, Henry, US-amerikanischer Autor 111, 136, 155
 Strehl, Rolf, Journalist 40, 83–87
 Streit, Kurt W., Autor 48f., 53f.
 Stricker, Walter, Fregattenkapitän der Bundesmarine 119
- Strube, Julian, deutscher Theologe X, 135, 137
 Sula, Mike, US-amerikanischer Journalist 156
 Szabó, Ladislao, argentinischer Autor 11, 13–18, 140f.
- Tank, Kurt, Ingenieur, Flugzeugkonstrukteur 44, 53
 Taves, Ernest H., US-amerikanischer Psychiater V
 Thüring, Bruno, Astronom 88
 Tito, Josip Broz, Marschall, jugoslawischer Militär, Politiker 55
 Trump, Donald, US-Präsident IX
 Truman, Harry S., US-Präsident 56
 Twining, Nathan F., General der US Air Force 18, 103
- Udet, Ernst, Pilot, Generaloberst der Luftwaffe, Generalluftzeugmeister 132f., 140
- Veit, Karl L., Kunstmaler, Autor, Verleger, Ufologe 96, 112–115
 Veit, Anny, Ehefrau von Veit, Karl L., Autorin, Ufologin 112
 Volursus (ungeklärtes Pseudonym), Autor 103
- Wagner, Carl, angeblicher Ingenieur 37, 40
 Wagner, Bernd, Kriminalist 138
 Weigand, Jörg, Sinologe, Autor, Herausgeber 90
 Walter, Karl 88
 Welles, Orson, US-amerikanischer Hörspiel- und Filmregisseur, Schauspieler 28
 Westphal, Peter G., Dokumentarfilmregisseur, Journalist, ZDF-Redakteur 112–115, 117–119, 128, 134, 156
 Whitted, John B., US-amerikanischer Verkehrspilot 22
 Witkowski, Igor, polnischer Sachbuchautor 155
 Whittle, Frank, Offizier der Royal Air Force, Ingenieur 70
 Wittrock, Karl, Staatssekretär 112
- Zündel, Ernst, Grafiker, rechtsextremer Autor 18, 137, 139–144, 157, 158
 Zuerl, Walter, Journalist, Verleger 93f.
 Zunneck, Karl-Heinz, Autor 131
 Zwicky, Viktor, Schweizer Journalist 80f.